This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

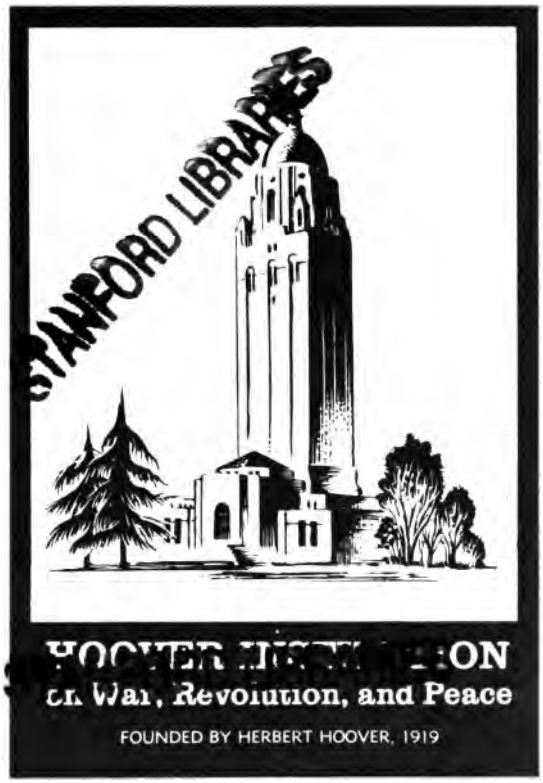
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

DT
6444
T59

L 1627


STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

AU CONGO ET AU KASSAÏ

25 AVR. 1

SOCIÉTÉ BELGE DES INGÉNIEURS ET DES INDUSTRIELS

PALAIS DE LA BOURSE, A BRUXELLES

CONFÉRENCES

DONNÉES PAR

M. le capitaine THYS, Albert Jean

OFFICIER D'ORDONNANCE DU ROI

MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ

AU CONGO ET AU KASSAÏ

MAI 1888

BRUXELLES

P. WEISSENBRUCH, IMPRIMEUR DU ROI

45, RUE DU POINÇON, 45

1888

STANFORD LIBRARIES

25 AVR. 1

SOCIÉTÉ BELGE DES INGÉNIEURS ET DES INDUSTRIELS

PALAIS DE LA BOURSE, A BRUXELLES

CONFÉRENCES

DONNÉES PAR

M. le capitaine THYS

OFFICIER D'ORDONNANCE DU ROI

MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ

AU CONGO ET AU KASSAÏ

MAI 1888

BRUXELLES

P. WEISSENBRUCH, IMPRIMEUR DU ROI

45, RUE DU POINÇON, 45

1888

STANFORD LIBRARIES

MESSIEURS,

L'initiative que j'ai prise, il y a un peu plus de deux ans, quand j'ai proposé à votre Commission administrative de mettre la question du Congo à l'étude, me place vis-à-vis de votre Société dans une situation particulière dont j'ai toujours envisagé loyalement les conséquences. Pendant que je me trouvais en Afrique, je me suis fréquemment souvenu des engagements moraux que j'ai contractés alors vis-à-vis de la Société belge des ingénieurs et des industriels et je me suis rendu compte qu'à mon retour vous étiez en droit d'attendre des renseignements détaillés et des explications motivées.

Ces engagements, Messieurs, je viens les tenir. Ce n'est donc pas une conférence que je vais vous faire, c'est un rapport. Ce n'est pas un explorateur qui est devant vous : c'est un agent de votre Société qui vient vous rendre compte de sa mission. Je ne pourrais mieux le faire qu'en reprenant point par point le cadre tracé par votre Comité d'études dans son rapport à la commission administrative.

Cette intelligente classification divisait la question du Congo sous quatre grandes rubriques : 1° Accessibilité du Congo, voies de communication; 2° Organisation politique, juridique, agraire; 3° Conditions d'existence; 4° Produits exploitables.

Je m'attacherai au cours de mon rapport à rencontrer successivement ces différents points. Je vous prie seulement de me permettre d'en intervertir l'ordre afin d'éviter dans

N. B. La partie descriptive de ce travail a été complétée par des emprunts faits à une conférence donnée à la Société royale belge de Géographie.

la mesure du possible la sécheresse d'un exposé qui veut rester systématiquement sur le terrain des faits.

Messieurs, nous avons entendu ensemble, avec le plus vif intérêt, les voyageurs qui se sont succédé à cette tribune et qui nous ont fait la description des contrées où ils ont vécu pendant longtemps, seule condition qui permette de se rendre exactement compte des ressources d'un pays, du caractère et des mœurs de ses habitants. Je viens de traverser ces immenses régions presque en courant. Ce que je puis vous dire du Congo est donc bien peu de chose à côté de l'autorité légitime qui s'attache aux renseignements qui vous ont été donnés par les agents de l'État. Quand je songe cependant qu'en les écoutant, nous avons passé par les mêmes impressions, que nos convictions se sont formées en puisant aux mêmes sources, il me semble qu'il vous sera agréable de connaître l'impression générale que m'a donnée à mon tour le pays que nous avons étudié ensemble il y a un peu plus de deux ans.

Je m'empresse de le dire, Messieurs, dans ses grandes lignes, cette impression est bien celle que m'avait donnée l'étude des conférences et des rapports, sauf, pourtant, en deux points : 1° dans la région des cataractes, principalement entre Loutété et Léopoldville, pour ce qui regarde la fertilité du sol ; 2° dans la partie du Congo qui s'étend entre le Stanley-Pool et Kwamouth, pour ce qui concerne l'aspect des rives. Partout ailleurs, l'impression que j'ai ressentie est bien celle que j'attendais et que vous éprouveriez sans doute vous-mêmes, grâce au talent descriptif des conférenciers qui m'ont précédé à cette tribune.

Le bas Congo.

Le bas Congo, en effet, de Banana à Ponta da Lenha, est bien un fleuve des tropiques, avec ses rives basses couvertes d'une végétation luxuriante ; si elles montrent parfois quelques hauteurs, celles-ci sont également couvertes de

verdure. A partir de Ponta da Lenha, l'île de Matéba avec ses bambous et ses palmiers repose encore l'œil d'une manière agréable, mais, dès que l'on s'approche de Boma, les mouvements des rives s'accentuent et montrent des sommets souvent arides.

Boma, vu du pont du bateau, présente un aspect riant. A la rive, les établissements de l'État, les factoreries des maisons de commerce; au sommet du plateau, le sanitarium, les habitations du gouverneur et des directeurs; sur la pente, les bâtiments de la force publique; à une certaine hauteur, sur un petit versant, la maison du directeur des transports. Les toits blanchis à la chaux jettent une note gaie sur le fond vert du plateau, tandis qu'au loin le continent se relève en collines grises et que, sur la gauche, le monolithe de Bembandek se profile, isolé, au sommet d'une rive abrupte.

Lorsqu'on a dépassé l'île des Princes, en amont de Boma, le caractère pittoresque se dessine de plus en plus. La végétation luxuriante du bas fleuve a disparu; les rives prennent un aspect sauvage; la montagne, presque à pic, serre d'ailleurs le Congo tellement près qu'elle plonge parfois directement dans les eaux du fleuve, ne laissant pas même à son pied place pour un chemin de halage.

A partir de Nokki, les rives deviennent tout à fait mouvementées; le sol pierreux présente en plusieurs endroits des montées presque à pic; les vallées, courtes, brisées, se succèdent sans ordre et sans aucune harmonie. On entre véritablement dans la région des cataractes, dont il est bien difficile de rendre le caractère étrange de sauvage et poétique grandeur.

Dans la région des chutes.

Lorsqu'on arrive à Matadi, on se croirait devant un pays maudit, véritable barrière qui semble créée par la nature pour arrêter le progrès. Si l'on prend, à Matadi, la route de

terre, qu'on se dirige vers la Mpozo et le massif de Palaballa, la même impression continue; et lorsqu'on arrive à Palaballa suant, soufflant, les jarrets brisés, une expression, sans doute presque toujours la même, sort des lèvres : quel chien de pays!

Jusque-là, la région des cataractes m'a produit l'impression accablante que m'avaient laissées les descriptions qui nous en ont été faites. Je m'attendais à trouver la région entière des cataractes triste et dénudée et je ne crois pas me tromper en disant que cette impression est généralement celle que l'étude laisse.

Pour ce qui me concerne, cette impression est loin d'avoir subsisté. Sans doute, il y a parmi les 300 kilomètres qui séparent le bas Congo du haut fleuve — et notamment entre Matadi et Banza-Mantéka, aux environs du M'bidi, sur la rive sud, entre Sadika-Banzi et la Boundi et entre la Nkengé et Isanghila sur la rive nord — bon nombre d'endroits stériles où le sol pierreux se montre à nu, où il ne croît qu'une herbe maigre et vite brûlée dès que les pluies ont cessé; mais, en revanche, il y a des parties d'une fertilité prodigieuse.

Cette impression, je l'ai ressentie d'autant plus vive que je m'y attendais moins, et cela dès mes premiers déplacements sur la rive nord aux plateaux riants et fertiles de Vivi, de Nsala-Kidongo, de Ganghila et de Sadika-Banzi; elle a continué plus tard, quand, après avoir passé sur la rive gauche j'ai suivi la riche vallée de la Bounda et les plateaux de Banza-Kaï et de Banza-n'Koulou. Elle a subsisté encore après avoir dépassé Loutété.

Il m'est arrivé plus d'une fois, lorsque je me trouvais au lever du jour au sommet d'un de ces plateaux, au commencement de la saison des pluies, quand partout la verdure tendre gazonnait le sol, de me croire transporté par la pensée au milieu des sites du pays de Herve, où s'est écoulée mon enfance. Et j'emploie expressément cette expression, ne serait-ce que pour vous dire que certaines parties du bas

Congo et de la région des cataractes m'ont rappelé la vallée de la Meuse, mais une vallée de la Meuse énorme, où tous les accidents seraient multipliés par 10 ou par 20. Il y a là un coefficient que je me garderai bien de déterminer.

Pendant les débuts de mon séjour dans la région des cataractes, j'avais la bonne fortune de voyager avec celui qui nous a dépeint ici même cette région, M. Valcke, dans des conférences dont vous n'avez certainement pas perdu le souvenir; et comme je lui exprimais les impressions que je ressentais et qui étaient si différentes de celles que j'attendais, il me répondit en souriant : « Mais, mon cher capitaine, tout cela, Stanley et moi, nous vous l'avons dit. Certainement nous n'avons pas dépeint la région des cataractes comme étant un pays fertile, mais nous ne l'avons jamais dépeinte non plus comme étant uniformément stérile; au contraire : relisez-nous, vous verrez. »

Et il avait raison. Stanley et Valcke nous ont dit cela.

« Sur la route d'Inkissi, dit Stanley (1), nous passâmes notre première nuit au village de Ngoma, délicieusement blotti à l'ombre du mont Youmbi; nous traversâmes des hauteurs parfumées par la brise et d'où l'on contemple tout un monde de dômes, c'est-à-dire de petites collines séparées les unes des autres par des lignes capricieuses de feuillage sombre.....

« C'est sur un plateau élevé et verdoyant, et en vue du Congo qui dévalait de terrain en terrain à notre main droite, que nous voyageâmes ensuite. Au delà des bouquets de bananiers de Kenzila, nous descendîmes des hauteurs pour traverser les eaux limpides et bouillonnantes du Loulou et nous coupâmes à quelques kilomètres plus loin, sur une colline faisant face au cours de Nsangou...

« De là, nous voyons serpenter au milieu de la plaine des ceintures de grands arbres couronnés d'impénétrables feuillages sur lesquels les rayons du soleil mettaient comme des aigrettes d'or et qui se balançaient avec des mouvements de pendule sous les tièdes baisers de la brise...

« Après la halte habituelle, nous reprîmes notre route par des

(1) *Cinq années au Congo.* p. 500 et suivantes.

entiers verdoyants qui ondulaient doucement au milieu des prés verts. »

Vous le voyez, Messieurs, nous sommes loin du désert dénudé. Et plus loin :

« De Mbimbi, nous descendons lentement dans une vallée tapissée d'une herbe opulente. Passé la montagne conique de Kizalou, nous franchissons un cours d'eau que les indigènes n'ont jamais désigné autrement que sous le nom de Njali et longeons ensuite une ligne de hauteurs sur laquelle les villages de Maio-Ngoma, Kembenja sont établis à d'assez grandes distances les uns des autres, au milieu de bosquets de bananiers et de palmiers. »

Et plus loin encore :

« En quittant Loukoungo, notre caravane escalada des pentes roides aboutissant à une nouvelle série de plateaux. Nous cheminâmes pendant une journée sur un terrain uni, et qui, bien cultivé et débarrassé de ses fourrés, de ses hautes herbes, eût pu fournir du blé à des milliers de gens et échanger sa physionomie morne et monotone contre un aspect des plus pittoresques. »

Si je consulte ce que M. Valcke nous a dit, c'est la même opinion (1) :

« Nous arrivons ainsi à la station de Loukoungou. La vallée dans laquelle se trouve la station est large de 5 à 7 kilomètres. Elle est très fertile et assez bien peuplée.....

« En quittant la station, nous voyons se dresser devant nous le massif des monts Ndounga, petit torrent coulant dans un lit terriblement encaissé près de son embouchure. Il est large de 9 à 11 kilomètres, sillonné de sources, très fertile. Le massif est occupé par une série de villages très populeux... De Zounda à Loutété, la route est excellente. On monte par une pente douce sur un plateau dont les plantations attestent la fertilité. La route se rapproche du fleuve. Centre très populeux...

« La partie que je viens de vous décrire sous le nom de région des cataractes est celle qui se trouve dans le voisinage immédiat du fleuve, celle qui a été le plus délavée, celle qui est donc la plus stérile.

(1 *Conférences données à la Société belge des ingénieurs et industriels*, p. 34.

« Si nous nous éloignons de quelques milles du fleuve, nous ne trouvons plus de ces roches nues, nous trouvons une terre végétale profonde et fertile dont j'aurai l'occasion peut-être de vous exposer les produits. Bien peu de voyageurs connaissent cette circonstance, parce que leurs fonctions les appelant à un poste fixe, ils étaient obligés de traverser le pays en suivant un sentier battu. »

Vous le voyez, Messieurs, Stanley et Valcke sont d'accord et je ne dois m'en prendre qu'à moi-même si je me suis laissé trop influencer par les écrivains qui se sont attachés à dépeindre la région des cataractes sous des couleurs uniformément sombres. Je répète encore une fois, qu'à mon sens, il n'en est pas ainsi et j'ai éprouvé une réelle satisfaction à mon retour, quand j'ai pris connaissance de la conférence que vous a donnée dernièrement M. Édouard Dupont et dans laquelle il disait en parlant de la même région : « Les terres y sont uniformément riches et je ne sais vraiment à quoi les comparer dans notre pays. » Je suis de l'avis de M. Dupont quand il dit que dans la région des cataractes nous verrons bientôt s'établir de grandes exploitations agricoles. Il faut, bien entendu pour que cela soit possible, assurer d'abord le service des transports.

Le Stanley-Pool.

Le 8 octobre, cinq mois après mon départ d'Anvers, j'arrivais à Léopoldville.

Il faudrait l'habile pinceau d'un grand peintre où la parole magique du poète pour vous décrire la vue admirable que présente le Stanley-Pool.

Tandis qu'à ses pieds, on voit les vertes plantations de la vallée, la vue s'étend librement sur toute la partie du Pool qui termine la grande expansion du fleuve. Borné vers le nord par la pointe de Mfwa et au sud par celle de Kalina, dont la grande île de Bamou semble le prolongement, le Congo paraît un lac dont les eaux, presque sans mouvement

apparent en temps calme, se couvre de vagues dès que le vent s'élève. Au delà du Congo, la vue est bornée par les hauteurs de la rive française aux pentes couvertes de verdure sur laquelle tranchent vers le fond les aspérités blanches des falaises que Stanley a nommées « Dover-Cliffs », à cause de leur ressemblance avec les rochers de la côte angaise de Douvres. La vue devient féerique lorsque, vers cinq ou six heures du soir, le soleil descendant à l'horizon, la lumière moins éclatante fait paraître plus sombres la verdure des rives et les ombres que les grands arbres projettent dans les eaux limpides du lac, tandis qu'au loin le soleil irradie de tons jaunes et vert tendre les falaises blanches de Dover-Cliffs. De tout le paysage, il se dégage alors une douce et tranquille sérénité qui n'est troublée au loin que par la voix grondante et sourde des cataractes. Le panorama du Stanley Pool est une des choses qui m'ont le plus ému au Congo. C'est certainement une des merveilles de la nature.

La station de Léopoldville est bâtie à 500 ou 600 mètres seulement des cataractes qui limitent le Stanley-Pool vers l'aval. A quelques centaines de mètres plus haut, se trouvent les rapides de Kalina-pointe. Admirablement situé au point de vue de l'élevage du bétail et des cultures qui, sous l'habile direction de M. Liebrechts, sont devenues prospères, également fort bien placé au point de vue des communications vers l'intérieur, Léopoldville est, en revanche, tout-à-fait mal choisi au point de vue de la navigation vers le haut fleuve. Qu'un accident arrive à la machine d'un steamer, entre les rapides de Kalina-pointe et les cataractes, et que l'ancre ne s'accroche pas, le vapeur serait entraîné dans les chutes, où il irait inévitablement se briser.

Léopoldville ne sera donc pas le point terminus du chemin de fer vers le haut Congo ; ce point sera au-dessus de Kinchassa, entre Kinchassa et Kimpoko.

Le Congo entre le Pool et Tchoumbiri.

On croit généralement, Messieurs, que les riches plaines du haut Congo proprement dit, commencent à la sortie du Stanley Pool. Il n'en est rien. En réalité, depuis Kimpoko jusqu'à Kwamouth et même jusqu'à Tchoumbiri, le Congo coule dans une gorge profonde, près de Kimpoko, de cent à cent cinquante mètres; les flancs des montagnes sont à pentes raides et complètement couverts de forêts épaisses. Parfois le sommet est complètement dénudé : au commencement de la saison des pluies, il est couvert d'une herbe d'un vert tendre; à la saison sèche, le limon apparaît sans doute à nu. Parfois dans la forêt se voient de véritables découpures montant capricieusement depuis la rive jusqu'au sommet; ces découpures sont sans doute dues à des incendies allumés par les indigènes, pour maintenir une communication facile entre la rive et les villages qui doivent se trouver sur le plateau.

Des sentiers montrent leur trace brunâtre sur le fond vert des pelouses, qui ressemblent ainsi à un immense parc anglais, avec ses vergers et ses bouquets de bois découpés par un habile architecte de jardins.

La navigation ne présente aucun obstacle. Le courant à l'époque des hautes eaux, où je l'ai remonté, est toutefois excessivement violent.

A Msouata, le panorama se transforme pendant quelques kilomètres. La montagne s'est abaissée; une plaine large de trois cents à quatre cents mètres sépare la rive du commencement des hauteurs qui s'élèvent en pente assez douce. Le fleuve découpe dans les terres de larges et profondes échancrures; les villages se montrent presque sans interruption. Ils sont entourés de bananiers, de palmiers, de grands champs de manioc. La population accourt sur la rive voir passer le vapeur et l'acclame de ses cris bienveillants; les pirogues sillonnent le fleuve; les places de marché, où la terre est foulée, marquent de grandes taches jaunes, tranchant sur le fond vert des rives.

C'est par un véritable creux dans les montagnes que le Kassaï se jette à Kwamouth dans le Congo. Aussi faut-il être presque en face du confluent pour le découvrir. A sa bouche, la rivière ne présente que 500 à 600 mètres de largeur, mais déjà avant d'y entrer l'observateur attentif s'aperçoit qu'il a affaire à un puissant tributaire. De même, en effet, que lorsque l'on arrive en vue de Banana on peut se rendre compte de la puissance du Congo par la couleur terreuse que ses eaux impriment à celles de l'Océan, de même, en aval de Kwamouth, on voit les eaux du Congo présenter deux teintes nettement tranchées : les eaux de gauche, de couleur foncée, sont celles du fleuve lui-même; les eaux de droite, de couleur limoneuse, sont celles du Kassaï. Pendant quelques kilomètres, les deux fleuves coulent côte à côte avant d'avoir définitivement mélangé leurs eaux.

Le haut Congo de Kwamouth à Bangala

Au delà de Kwamouth, la hauteur des rives diminue petit à petit, la population riveraine augmente. A Tchoumbiri, le fleuve s'ouvre réellement. Il ne présentait, un peu au-dessus de Kimpoko, qu'une largeur de 800 à 1,000 mètres; à Kwamouth, il atteignait 2,000 mètres; maintenant il gagne de 5 à 6 kilomètres de largeur.

La rive gauche est basse, avec quelques collines. Elle est couverte d'une verdure sombre, sur laquelle tranchent, à chaque instant, les tons plus tendres des bananiers et des palmiers qui entourent les villages, extraordinairement nombreux et rapprochés. Il faut fouiller la verdure du regard pour voir les huttes, jaunâtres quand elles sont nouvelles, brunâtres quand elles sont de construction plus ancienne. A partir de la rive, le terrain s'élève en pente assez douce; l'horizon, éloigné de plusieurs kilomètres, est borné par la forêt.

Six jours après notre départ de Léopoldville, nous arri-

vions à Bolobo, immense agglomération qui ne doit pas compter moins de 30,000 habitants, avec des rues parallèles et des places publiques, des plantations de manioc, de maïs, de patates douces extraordinairement considérables et parfaitement entretenues. La terre y est d'une fertilité extraordinaire, toute la végétation est admirable.

Au milieu de cette nature exubérante vit une population extraordinairement nombreuse, bien charpentée et de visage agréable. Pour la première fois, je vois de belles femmes, avec des yeux bien fendus, d'une expression à la fois railleuse et timide, un nez fin, des narines vivantes, une bouche bien dessinée, aux lèvres un peu fortes, un corps robuste et sain, une poitrine abondante, superbe, des attaches fines et des hanches développées. Les hommes aussi sont beaux et robustes, de haute stature. On se sent en présence d'une race fière. L'accueil fait au blanc est bienveillant, mais réservé.

Les habitations de Bolobo sont les plus confortables que j'aie vues au Congo. Elles sont construites en clayonnages placés sur des formes en charpente grossièrement coupées à la hache. Les huttes ont un sol artificiel de terre durcie, couvert d'assez jolies nattes et exhaussé d'au moins cinquante centimètres au-dessus du sol naturel. Les sièges, les poteries, les ustensiles de ménage, ne manquent pas d'originalité et d'élégance.

Au delà de Bolobo, la rive gauche du Congo, que nous suivons, présente de longues étendues marécageuses où la vue, quelque loin qu'elle porte, ne distingue que des hautes herbes et des joncs. De loin en loin seulement, un arbre de grande dimension domine, de son dôme, la verdure environnante. Toute population riveraine a disparu.

N'est-ce pas à l'existence de cette région marécageuse qu'il faut attribuer les opinions émises, à son retour du Congo, par le lieutenant Bove, de la marine italienne? Il aura généralisé et attribué au haut Congo tout entier le caractère marécageux que présente une grande partie de la région

qu'un vent violent s'élève tout à coup. Il siffle à travers les arbres de la rive, soulève l'eau du fleuve qui fouette la cloison de notre cabine-salon ; les vagues se forment hautes, pressées; le *Stanley* gagne comme un mouvement de roulis; le tonnerre éclate terrible, les éclairs blafards, sinistres, se succèdent sans interruption, la foudre tombe à 100 mètres de nous et écrase un grand arbre. C'est la tornade qui s'est déchaînée brusquement, la plus forte que j'aie vue encore depuis que je suis en Afrique ! Où que l'on soit, quand la tornade arrive, on ne peut avoir qu'une préoccupation : s'en garer. Sous la tente, on court à ses piquets pour les empêcher d'être enlevés; en station, on se précipite aux portes et aux fenêtres pour tout fermer; sur un bateau, on court aux ancres, aux chaînes d'ancres, aux portes de cabines.

« Enfin, la pluie tombe, à grosses gouttes, en averse. C'est la fin; tout aussi subitement qu'il s'est élevé, le vent tombe et tout s'apaise, tandis que la pluie continue, monotone, et de plus en plus forte.

« On peut tout ouvrir, on doit tout ouvrir; il n'y a plus d'air.

« Pauvres diables de Bangalas ! Ils sont là, dans le bois. Leurs feux sont à peine allumés ! Et ils obéissent, et ils sont quatre-vingts et nous sommes quelques blancs; et ils obéiraient de même, d'ailleurs, s'il n'y avait qu'un seul blanc à bord. Est-ce le respect du blanc? Est-ce la discipline? Est-ce l'intérêt? Probablement les trois sentiments ensemble.

Arrivée chez les Bangalas.

C'est le 2 décembre que le *Stanley* arriva à la station des Bangalas, point terminus de mon voyage sur le haut Congo.

J'extrais de mon journal :

« Le groupe de Bolombo forme la première agglomération bangala. Il est extraordinairement important. Nous suivons, pendant une petite demi-heure, la rive où les villages ininterrompus sont établis sur un espace de 400 à 600 mètres de profondeur, défriché dans la forêt. La rive est plane, élevée de 4 mètres tout au plus au-dessus du niveau des hautes eaux.

« Nous entrons dans un chenal qui passe entre des îles. Au bout d'une demi-heure, nous regagnons la rive. Les villages ont

continué, pendant ce trajet, à se succéder au bord de l'eau. Nous tombons en pleine population. On aperçoit le bateau. En un clin d'œil, les embarcations sont mises à l'eau et le fleuve se couvre de pirogues. Des milliers de bouches acclament les arrivants. Les plus hardis des pagayeurs s'approchent du *Stanley*, qui avance toujours à toute vapeur; ils s'accrochent au passage à la baleinière que nous avons à la remorque, à notre flanc droit, et se laissent entraîner avec nous, aux applaudissements de la foule amassée sur la rive. Un de ces audacieux voit, tout à coup, sa pirogue se remplir d'eau; il a à peine le temps de sauter dans la baleinière, tandis que son embarcation va à la dérive. Une autre pirogue vient d'ailleurs nous débarrasser bientôt de ce passager improvisé.

« Cependant les embarcations deviennent toujours de plus en plus nombreuses; l'enthousiasme est à son comble. On est ému malgré soi de voir l'exubérante joie de toute cette population et l'on pense combien rapides ont été les résultats atteints par l'État. Dire qu'il n'y a que dix ans que Stanley, descendant le Congo, était forcé de se frayer un passage ici les armes à la main, et qu'il n'y a que cinq ans que les capitaines Hanssens et Coquilhat fondaient la station des Bangalas! Qui pourrait douter de l'avenir, en constatant de pareils progrès!

« Depuis ce matin, les Bangalas, qui retournent chez eux, procèdent à leur toilette. Déjà, depuis plusieurs jours, ils s'étaient fait coiffer et épiler par leurs femmes. Aujourd'hui, ils se font frotter le corps d'huile de palme, et les beaux pagnes économisés pendant les deux années de service passées à Boma sortent des coffres. Il y en a qui en ont jusque trois l'un au-dessus de l'autre : le premier en américani, le deuxième en satellite, le troisième en velours noir. Chacun s'orne de ce qu'il possède : colliers en perles bleues, blanches, roses ou en rocailles; pagnes en coton écru, bordés d'une bande de savelist rouge; bonnet de coton rouge ou de savelist bleu et rouge; couverture à grands ramages, etc., etc.

« Le *Stanley* s'avance au milieu du fleuve, entre les îles. Une heure après avoir dépassé Bolombo, on aperçoit au loin, à travers les intervalles des îles, la rive droite du Congo. Elle est boisée; le vert tendre des bananiers domine au milieu des panaches des palmiers. C'est la preuve que le bord de l'eau est

peuplé. Il l'est, en effet, sans interruption jusque bien au-dessus de la station des Bangalas.

« Le bateau a aussi fait toilette : le pont a été nettoyé à grande eau ; un drapeau bleu à étoile d'or, tout flambant neuf, flotte à l'arrière ; le mécanicien, rouge comme une tomate, est à ses foyers, rageur parce que le bois n'est pas de très bonne qualité et que sa pression descend ; et cela juste au moment d'arriver ! Il faut cependant que « le plus beau des vapeurs du Congo » se comporte bien en arrivant au port ! Aussi chauffe-t-on sans relâche... La pression remonte et le bâtiment file fièrement devant les canots.

« Le fleuve s'ouvre enfin, et la vue embrasse un long chenal qui aboutit à la station, dont les bâtiments se montrent dans le lointain. Avec nos jumelles, nous distinguons la foule déjà amassée au débarcadère.

« Le long de la rive, les villages se succèdent toujours ; leurs habitants sont sur le fleuve, dans leurs pirogues. Longtemps avant que le *Stanley* arrive à leur hauteur, ils franchissent le bras du Congo pour venir se ranger le long des îles situées à notre droite, afin d'éviter les remous de la roue.

« Les hommes des pirogues ont la plupart un pagne en étoffe européenne ; les femmes, comme à Ouranga, ont le buste nu et des pagnes en feuillage attachés à la ceinture et descendant jusqu'au quart des cuisses.

« Les canots, de plus en plus nombreux, se rangent maintenant à droite et à gauche, laissant entre eux l'espace nécessaire pour le passage d'un vapeur.

« Dans les pirogues, l'animation est au paroxysme. Aussitôt que le *Stanley* arrive à portée de vue, hommes et femmes interrogent anxieusement les visages des Bangalas groupés à l'avant. Dès qu'ils reconnaissent celui à la rencontre duquel ils sont venus, leurs figures s'illuminent ; un immense sourire fend leur bouche et montre leurs dents blanches ; ils se courbent pour mieux voir, montrent du doigt celui qu'ils ont retrouvé, battent des mains.

« Puis se sont des cris et des acclamations sans fin. A bord du bateau se reproduisent les mêmes scènes, la même mimique, les mêmes cris, le même enthousiasme.

« Le *Stanley* se rapproche maintenant de la rive ; il n'est plus

qu à 3,000 à 4,000 mètres de la station, dont les bâtiments se dessinent nettement. Nous défilons devant une foule compacte pressée sur la rive, masse noire sur laquelle tranche la note jaune des ceintures des femmes et d'où partent à chaque instant de longues acclamations. Nos hommes y répondent avec entrain : *Appo ! appo ! Bangala !* (Les voilà ! les voilà ! les Bangalas !)

« Cependant une grande pirogue, dans laquelle on voit un blanc, s'avance vers nous à force de pagaies... et le bon et brave lieutenant Dhanis saute à bord et nous souhaite la bienvenue. Nous nous rapprochons du débarcadère. Déjà nous voyons les vêtements blancs de nos amis d'Europe faisant tache sur le fond noir d'une foule immense de nègres qui crient, dansent, battent des mains. Notre débarquement est salué par une longue clameur à laquelle nos Bangalas répondent par le triple : « Hip! Hip! Hip! hurrah! » qu'ils ont appris dans le bas fleuve.

« Il y a dans l'air l'émotion communicative des grands jours qui crispe les lèvres, serre les dents et mouille les yeux. Nous aussi, nous retrouvons des amis. Ils sont là... Van Kerkhove, le modeste officier qui dirige le district avec un tact et une sûreté de vue vraiment remarquables, et tous ses adjoints : le lieutenant Baert, toujours gai, actif et intelligent ; M. Verhees, qui remplit les fonctions de constructeur et de contremaître ; MM. Debrichit, Spinoch et Kemps, tous également travailleurs et dévoués. »

En résumé, l'impression que j'ai ressentie en parcourant ces régions fertiles et peuplées du haut fleuve a été tout à fait celle que j'attendais et que je m'étais formée en lisant les rapports ou en écoutant les conférences qui ont été données à cette tribune, par les agents de l'État qui ont séjourné longtemps dans ces régions, qui les connaissent donc mieux que moi et qui sont unanimes à prédir au haut Congo un brillant avenir commercial.

Construction de la carte du Kassaï.

Le 12 décembre 1887, le *Stanley*, descendu de Bangala, quittait Kwamouth pour s'engager dans le Kassaï.

Sur le Kassaï, on a moins écrit que sur le haut Congo. Les seules relations de voyage qui aient paru ont été publiées en Allemagne : ce sont celles de l'expédition Wissmann. Aucun explorateur du Kassaï n'a eu l'occasion, d'ailleurs, de venir vous exposer les résultats de son voyage. Je crois donc bien faire en entrant dans quelques détails sur cette rivière, qui est le plus important des affluents du Congo.

J'ai remonté le Kassaï et son affluent, la Louloua, sur une longueur de 750 kilomètres ; j'en ai dressé la carte qui se trouve exposée dans cette salle et dont je dépose un exemplaire sur le bureau pour servir de document au Comité d'études.

Ce croquis n'a aucune prétention à l'exactitude géographique. Ce n'est qu'un croquis topographique à vue, que j'ai dressé en me préoccupant principalement d'établir un document qui puisse servir de guide aux steamers et, surtout, qui puisse être utile à ceux qui veulent se rendre compte des ressources du Kassaï, étudier la nature de ses rives, la répartition de sa population apparente, les difficultés qu'en certaines places présente la navigation. C'est donc, surtout, une carte de détails, ce qui vous explique l'échelle relativement grande à laquelle j'ai cru devoir la dresser.

Je mets à la disposition de votre Comité des études les documents qui m'ont servi de base pour établir ce croquis, documents qui prouvent la sincérité absolue du travail. Ce sont :

1° Un croquis à vue dans lequel, pendant le voyage à la montée, j'ai dessiné tous les détails de la rivière en notant, en même temps, les largeurs estimées à vue, la profondeur de la passe chaque fois qu'elle était inférieure à 10 pieds, l'aspect des rives, leur nature, l'emplacement des villages, les manifestations des habitants au passage du steamer, ainsi que les heures de passage à des accidents de la rive

faciles à reconnaître, tels que : arbres isolés, falaises à pic, villages, extrémité d'une île caractéristique, etc.;

2° Une rectification de ce croquis, dressée chaque soir, qui n'est qu'une mise au net du travail précédent et pour l'établissement duquel j'ai admis une échelle approximative ayant pour unique base la longueur du temps employé à la montée. Sur cette mise au net, pendant le voyage à la descente, j'ai indiqué, à la boussole, les directions entre des points caractéristiques de la rivière; en même temps, je notais soigneusement les heures de passage au point où je les avais prises à la montée;

3° Un nouveau croquis rectificatif du précédent, en 60 feuilles et à l'échelle du 65,000e, qui a servi de base à la confection du croquis définitif que je mets aujourd'hui sous vos yeux. Ce nouveau croquis a été établi en tenant compte des directions relevées à la boussole pendant le voyage de descente. Les distances entre les différents points ont été calculées à l'aide des données suivantes :

A. nombre de minutes employées à la montée;

B. nombre de minutes employées à la descente;

C. vitesse du steamer *Stanley* calculée sur la base de 7 1/2 nœuds à l'heure, soit $231^{m}50$ par minute.

Pour mieux me faire comprendre, je prends un exemple.

Supposons que le steamer ait mis 15 minutes pour franchir deux points à la montée et sept à la descente. Pendant la montée, le bateau, en vertu de sa puissance, aura donc franchi $231^{m}50 \times 15$, mais il aura perdu en vertu du courant, en appelant x la vitesse moyenne de celui-ci, $15\,x$, d'où l'équation :

$$231.50 \times 15 - 15\,x = D.$$

Un raisonnement analogue pour la descente conclut à l'équation :

$$231.5 \times 7 + 7\,x = D.$$

La résolution de ces deux équations à deux inconnues permet de déterminer à la fois D, la distance, et x, le courant moyen.

L'examen du croquis que j'ai dressé par ces moyens approximatifs permet de remarquer que la configuration générale du cours du Kassaï et de la Louloua, qui en est la conséquence, est sensiblement la même que celle que MM. les membres de l'expédition Wissmann ont trouvée, de leur côté, à l'aide de procédés différents.

Description du Kassaï.

Jusqu'à Mouchié, le fleuve porte le nom de *Kwa*. Lorsqu'on le remonte, il coule d'abord dans une gorge dont les rives peu élevées, plongent presque directement dans les eaux du fleuve.

A quelques kilomètres au-dessus du confluent, la rivière se resserre jusqu'à 350 ou 400 mètres de largeur ; le courant devient extrêmement violent. A certaines places, aux pointes, il n'est certainement pas inférieur à cinq nœuds.

A 50 ou 60 kilomètres en amont, la rivière s'ouvre tout à fait, et coule dans une plaine fertile, admirablement appropriée à l'élevage du bétail et à la grande culture. Ses largeurs deviennent considérables et atteignent 6,000 à 7,000 mètres. De longues îles couvertes généralement d'une herbe maigre, mais présentant parfois des bouquets de palmiers et de bananiers, des champs de manioc et des villages, forment des chenaux de 2,000 à 3,000 mètres de largeur.

Avant d'arriver à Mouchié, le Kwa se rétrécit à 700 ou 800 mètres de largeur; il se divise en deux bras : devant soi, on voit le Mfini qui présente la même largeur que le Kwa lui-même, tandis que la branche principale, le Kassaï proprement dit, est dérobé à la vue par un rideau continu de verdure. On s'explique ainsi très bien que Stanley, lorsqu'il a remonté le Kwa, s'est engagé dans le Mfini, sans soupçonner même qu'il venait de laisser sur la droite le plus puissant des tributaires du Congo. Mais lorsqu'on remonte le

Kassaï, on s'aperçoit facilement, à la violence du courant qui atteint plus de 4 nœuds, de l'importance de la rivière.

Pendant les 40 kilomètres suivants, le Kassaï coule au milieu de terrains bas : plaine sablonneuse, vers la gauche, immense plaine de terre grasse, avec de nombreux villages entourés de plantations de bananiers et de bouquets de bois, vers la droite. L'œil s'arrête alors surpris devant une vaste expansion de la rivière parsemée d'îles sableuses ou couvertes de grandes herbes. C'est le Wissmann-Pool. Au loin, des montagnes couvertes de forêts sombres. On sort du Wissmann-Pool par un goulot de quelques centaines de mètres de largeur bordé, sur la rive droite, par une prairie couverte de hautes herbes, tandis que vers la gauche, une admirable colline couverte de palmiers et de bananiers, avec de nombreux villages assez importants, repose agréablement les regards. Successivement, la rivière présente deux autres expansions, toutes parsemées d'îles et de bancs de sable.

Le Kassaï conserve, pendant 60 kilomètres, d'immenses largeurs; il présente de nombreuses îles. La rive droite, que nous avons suivie, est généralement couverte d'arbres élevés formant rideau; en arrière, des villages peu visibles, et dont les places de débarquement se couvrent, au passage du steamer, d'une foule sympathique qui offre des vivres : poules, chèvres, bananes, manioc, etc., etc.

C'est à la fin de cette seconde section du Kassaï que se trouve le seul passage vraiment difficile de la rivière. En cet endroit, le fond est rocheux ; de nombreux récifs rétrécissent le passage; ainsi que je l'indique sur ma carte, les capitaines feront chose sage, avant de s'y aventurer, et jusqu'au jour où des bouées indiqueront la passe, d'en faire une reconnaissance préalable.

Au delà de ce passage difficile, le Kassaï se rétrécit jusque 600 à 800 mètres et coule dans une prairie profonde, qui se relève lentement sur les deux rives. A quelques kilomètres dans l'intérieur, la forêt. Nombreux petits villages, avec

d'assez importantes plantations. On entre, ensuite, dans une région d'îles, où la rivière atteint souvent d'immenses largeurs et dont la description détaillée est impossible. Parfois les rives, couvertes de pelouses et de bouquets de bois, s'élèvent en pente douce ; d'autres fois, elles se dressent en un saut brusque de 10 ou 20 mètres, cachant le terrain en arrière. Les îles profondes sont parfois sableuses et habitées seulement par des populations clair-semées de pêcheurs ; d'autres fois, elles sont fertiles, herbues, et alors généralement très habitées et couvertes de plantations.

On arrive ensuite au mont Pogge, mamelon en forme de cône de 150 mètres d'élévation. Près de là, j'ai eu la preuve que la rivière était encore en pleine voie de formation. En montant, nous avions vu l'eau se précipiter en bouillonnant dans une excavation qu'elle venait de creuser. En redescendant, à la même place, quinze jours après, il y avait un chenal de 30 mètres de largeur.

Au delà du mont Pogge, les rives deviennent presque continuellement boisées.

Les îles sont très peuplées, les rives le paraissent également. A chaque instant, on aperçoit d'immenses champs, cultivés de manioc ou de maïs. J'ai marché dans un de ces champs de manioc pendant près d'une heure, sans en trouver la fin. Des pirogues nombreuses sillonnent le fleuve. Les populations viennent d'ailleurs, à chaque instant, se ranger, nombreuses, le long des rives et acclament le steamer au passage. On arrive au confluent de la rivière Loangé, où le Kassaï, qui, à quelques kilomètres plus bas, présente des largeurs de 5,000 à 10,000 mètres, se rétrécit jusque 150 mètres, coulant entre deux montagnes, avec une vitesse effrayante.

Le panorama que présente la rivière, en aval du Loangé, est un des plus beaux qui se puissent voir. Les rives s'élèvent en pentes, couvertes de bois immenses de palmiers. Des villages sont établis à mi-pente, entourés de plantations considérables, défrichées dans la forêt. D'autres fois,

la montagne laisse, entre elle et le fleuve, une petite plaine où sont établis les villages, qui sont nombreux et deviennent plus importants. Le Kassaï fait alors un coude brusque; sa rive nord s'élève à pic en un saut brusque de 15 à 20 mètres de hauteur.

A 50 kilomètres en amont du confluent du Loangé, se trouve celui du Sankourou, qui se jette dans le Kassaï en formant un delta. Cinquante kilomètres plus haut, la rivière se resserre jusqu'à 500 ou 600 mètres de largeur. Mais longtemps avant de recevoir la Louloua, elle s'épanouit de nouveau en largeurs de 2,000 ou 3,000 mètres, parsemées d'îles.

La Louloua est une charmante rivière de 150 à 300 mètres de largeur, qui court au milieu de forêts vierges composées principalement de palmiers, de bois de teck, d'acajou, d'ébène. Partout la liane à caoutchouc abonde, de même, du reste, que dans les forêts du Kassaï. Ces forêts renferment, sans doute, de grandes richesses végétales. Pour ce qui me regarde, j'y ai constaté, à diverses reprises, la présence de la noix muscade et du cubèbe. J'en ai rapporté plusieurs échantillons que je remettrai au Comité d'études.

De temps en temps, on réussit, soit à une place de débarquement, soit à un affouillement récent, à voir la terre. Elle est noire et grasse. Partout, d'ailleurs, les rives présentent une fertilité prodigieuse. La Louloua cesse d'être navigable à Louébo, où son lit est obstrué par d'énormes blocs de rochers. Son affluent, le Louébo, qui présente à son embouchure 30 mètres de largeur, est, lui aussi, interrompu à quelques kilomètres de la station par des chutes, dont la vue est ravissante.

Partout, le long du Kassaï, nous avons rencontré, de la part des populations, l'accueil le plus sympathique. Chaque soir, une heure après que nous étions établis au camp, es indigènes nous apportaient, en grande abondance, des vivres frais que nous achetions à des prix de bon marché excessif. Les indigènes se montrent particulièrement avides

d'étoffes, mais ils n'acceptent que celles qui sont de bonne qualité. Les perles bleues, les sonnettes, les assiettes, les verres, les couteaux, sont également très demandés. En plusieurs endroits, on nous a offert de l'ivoire en vente, mais en petite quantité.

De nombreux canots sillonnent la rivière. L'avidité des nègres pour les articles d'Europe est tellement grande, que presque chaque jour le *Stanley* était suivi pendant plusieurs heures par des indigènes en canot, faisant force de pagaies pour se maintenir à notre hauteur et nous solliciter par des offres de produits de toute espèce.

En résumé, les 750 kilomètres de rivière que j'ai remontés le long du Kassaï et de la Louloua présentent une navigation relativement facile; des rives généralement fertiles et habitées, des ressources commerciales qui paraissent considérables et qui pourront être assez facilement mises en valeur; une population paisible, avide de négoce et industrieuse. J'en remettrai comme preuve quelques échantillons de tissus très remarquables faits en fibres indigènes par les tribus du haut Kassaï ainsi que quelques poteries et des sculptures qui, malgré leur caractère primitif, n'en présentent pas moins un côté artistique intéressant.

Population. Aptitudes commerciales des nègres.

Messieurs, les immenses territoires que j'ai parcourus en Afrique sont habités par une population dont la densité varie beaucoup. Dans la plus grande partie de la région des cataractes, c'est à peine si l'on voit, de loin en loin, le long de la route des caravanes quelques pauvres villages, tandis que si l'on s'écarte des chemins ordinaires — comme nous l'avons fait par exemple entre Isanghila et Banza-Mantéka — on trouve une population assez dense. Dans le haut Congo, les tribus nègres sont surtout réparties en grandes agglomérations. A Bolobo, elles forment une véri-

table ville ne comptant certainement pas moins de 30,000 habitants, avec des places publiques et des rues.

Dans le Kassaï, les villages sont nombreux, comme vous pourrez vous en assurer par la carte que j'ai rapportée, mais en revanche ils sont généralement sans grande importance. La population y est répartie en petites agglomérations qui sont souvent cachées par un rideau de verdure. Mais il n'y a presque pas de points de la rive où l'on ne constate la présence de l'homme, soit par des pièges à poisson, de grandes pêcheries, des pièges à hippopotames, des places de marché, des sentiers tracés dans la forêt, etc.

Où qu'on le prenne, Messieurs, le nègre est un commerçant né; et c'est là peut-être la plus grande chance de succès de l'œuvre africaine. Lorsque l'Européen a rencontré les races fières de l'Amérique, il n'a pas su établir avec elles de contact : elles ont reculé devant l'Européen et, en réalité, on n'a pas asservi la race rouge, on l'a supprimée. Ici, rien de semblable à craindre. Le sens commercial si développé chez le noir l'amène naturellement à se rapprocher du blanc, à entrer en relations avec lui, à devenir son auxiliaire, et c'est ainsi que par le frottement des races on arrivera, non pas à supprimer la race nègre, mais au contraire à la fortifier, à la civiliser et plus tard à l'émanciper. C'est ce qui fait que l'œuvre poursuivie par le Roi, en Afrique, est vraiment complète. Elle n'est pas seulement une œuvre utilitaire par les débouchés qu'elle peut donner au commerce et à l'industrie, mais elle est encore une œuvre hautement philosophique, parce qu'elle introduit la civilisation au milieu des populations nombreuses d'un immense continent.

Une preuve tout à fait extraordinaire des remarquables aptitudes commerciales du nègre, se trouve dans ce fait que partout, ou presque partout, ils ont créé entre eux de véritables unités monétaires.

Dans la région des cataractes, aux environs de Manyanga, c'est la perle bleue à coupe exagonale, venant de Bohême,

principalement de Gablenz; au delà de Loutété, le laiton commence à devenir la base des transactions et il en est ainsi jusqu'au Bangala et probablement plus haut. A partir de l'équateur, le *cauris* sert de monnaie divisionnaire. Van Gèle nous a signalé les *mincatas*, espèce d'anneau de cuivre. Dans le Kassaï, vers le bas, le laiton s'est étendu déjà jusqu'au-dessus de Mouchié; puis, c'est la perle bleue de Venise qui sert de monnaie; vers Louébo, c'est le cauris; plus haut, vers Loulouabourg, c'est la croix de Saint-André, en cuivre rouge venant du Katanga, tandis que sur le haut Sankourou, c'est la houe en fer signalée déjà par Stanley et Cameron comme la monnaie des environs de Nyangoué.

La nécessité d'avoir un étalon monétaire pour faciliter les transactions n'est, d'ailleurs, que la conséquence de l'activité commerciale qui existe entre les tribus.

Généralement, — je parle surtout de Kassaï, où j'ai observé peut-être avec un peu plus de soins ce côté intéressant de la question, — les indigènes d'une tribu se livrent principalement à une même industrie et procèdent par voies d'échange pour se procurer les objets dont ils ont besoin qu'ils ne fabriquent pas eux-mêmes, mais qui sont fabriqués par leurs voisins. Une tribu. par exemple, fabriquera spécialement des filets de pêche et en vendra à toute la région voisine; une autre fabriquera des nattes; une troisième se livrera plus spécialement à l'industrie de la pêche; d'autres à l'industrie de la bière, etc., etc. D'après ce que dit Stanley, il en est de même sur le haut Congo.

Vous avez déjà entendu parler fréquemment des *mocandes*, remises aux nègres en échange d'un service quelconque ou d'une marchandise. Les mocandes sont de véritables billets à vue payables à la station de l'État la plus voisine. Dans tous les villages entre Vivi et Isanghila, un Européen connu peut, à l'aide de ces mocandes, se procurer tout ce dont il a envie. Il en est de même sur la rive sud, dans les environs des stations.

Les nègres conservent ces billets avec un soin extrême.

J'ai vu, entre Vivi et Isanghila, Valcke racheter des mocandes qui avaient été données par Stanley, en août 1880. Je les ai rapportées avec moi. Elles étaient ainsi conçues :

Camp, 29 août 1880.

N..., boy du chef N... est engagé à 4 longs par mois, à partir de cette date.

(s.) Henry M. STANLEY.

Il y avait sept ans, Messieurs, que ces nègres conservaient ces mocandes sachant très bien, cependant, qu'elles étaient sans valeur. En effet, comme elles ne portaient plus aucune inscription depuis la date d'engagement, il est presque certain que le boy auquel elles appartenaient avait déserté. Et cependant, les chefs les avaient conservées, espérant pouvoir un jour ou l'autre en tirer parti, semblables à ces financiers qui conservent en portefeuille, avec quelque espoir de les voir un jour reprendre, des valeurs qui ont perdu cours.

En fait, dans ce cas spécial, l'expérience prouva qu'ils avaient eu raison, car, comme nous avions besoin des chefs, Valcke se décida à racheter les six mocandes pour six pièces d'étoffe.

Sur cette route de Vivi à Isanghila, du reste, chaque étape nous fournissait la preuve matérielle des aptitudes commerciales du nègre. Nous étions forcés de stationner plusieurs nuits à la même place pour attendre les chariots. Le premier soir, généralement, nous manquions de tout. Mais au bout de quelques jours, dès qu'on avait appris dans les environs que nous étions au camp, que nous achetions des vivres et que nous avions avec nous des ânes pour lesquels nous achetions du maïs, les provisions abondaient. Au bout de trois ou quatre jours, notre camp était devenu un véritable marché, où l'on nous offrait en vente des poules, des œufs, des chèvres, des moutons, des bananes, des patates douces, des ignames, du maïs, du manioc, des choux indigènes, en un mot, tous les produits du pays.

Messieurs, le marché africain suit, dans ses grandes

principalement de Gablenz; au delà de Loutété, le laiton commence à devenir la base des transactions et il en est ainsi jusqu'au Bangala et probablement plus haut. A partir de l'équateur, le *cauris* sert de monnaie divisionnaire. Van Gèle nous a signalé les *mincatas*, espèce d'anneau de cuivre. Dans le Kassaï, vers le bas, le laiton s'est étendu déjà jusqu'au-dessus de Mouchié; puis, c'est la perle bleue de Venise qui sert de monnaie; vers Louébo, c'est le cauris; plus haut, vers Loulouabourg, c'est la croix de Saint-André, en cuivre rouge venant du Katanga, tandis que sur le haut Sankourou, c'est la houe en fer signalée déjà par Stanley et Cameron comme la monnaie des environs de Nyangoué.

La nécessité d'avoir un étalon monétaire pour faciliter les transactions n'est, d'ailleurs, que la conséquence de l'activité commerciale qui existe entre les tribus.

Généralement, — je parle surtout de Kassaï, où j'ai observé peut-être avec un peu plus de soins ce côté intéressant de la question, — les indigènes d'une tribu se livrent principalement à une même industrie et procèdent par voies d'échange pour se procurer les objets dont ils ont besoin qu'ils ne fabriquent pas eux-mêmes, mais qui sont fabriqués par leurs voisins. Une tribu. par exemple, fabriquera spécialement des filets de pêche et en vendra à toute la région voisine; une autre fabriquera des nattes; une troisième se livrera plus spécialement à l'industrie de la pêche; d'autres à l'industrie de la bière, etc., etc. D'après ce que dit Stanley, il en est de même sur le haut Congo.

Vous avez déjà entendu parler fréquemment des *mocandes*, remises aux nègres en échange d'un service quelconque ou d'une marchandise. Les mocandes sont de véritables billets à vue payables à la station de l'État la plus voisine. Dans tous les villages entre Vivi et Isanghila, un Européen connu peut, à l'aide de ces mocandes, se procurer tout ce dont il a envie. Il en est de même sur la rive sud, dans les environs des stations.

Les nègres conservent ces billets avec un soin extrême.

J'ai vu, entre Vivi et Isanghila, Valcke racheter des mocandes qui avaient été données par Stanley, en août 1880. Je les ai rapportées avec moi. Elles étaient ainsi conçues :

Camp, 29 août 1880.

N..., boy du chef N... est engagé à 4 longs par mois, à partir de cette date.

(s.) Henry M. Stanley.

Il y avait sept ans, Messieurs, que ces nègres conservaient ces mocandes sachant très bien, cependant, qu'elles étaient sans valeur. En effet, comme elles ne portaient plus aucune inscription depuis la date d'engagement, il est presque certain que le boy auquel elles appartenaient avait déserté. Et cependant, les chefs les avaient conservées, espérant pouvoir un jour ou l'autre en tirer parti, semblables à ces financiers qui conservent en portefeuille, avec quelque espoir de les voir un jour reprendre, des valeurs qui ont perdu cours.

En fait, dans ce cas spécial, l'expérience prouva qu'ils avaient eu raison, car, comme nous avions besoin des chefs, Valcke se décida à racheter les six mocandes pour six pièces d'étoffe.

Sur cette route de Vivi à Isanghila, du reste, chaque étape nous fournissait la preuve matérielle des aptitudes commerciales du nègre. Nous étions forcés de stationner plusieurs nuits à la même place pour attendre les chariots. Le premier soir, généralement, nous manquions de tout. Mais au bout de quelques jours, dès qu'on avait appris dans les environs que nous étions au camp, que nous achetions des vivres et que nous avions avec nous des ânes pour lesquels nous achetions du maïs, les provisions abondaient. Au bout de trois ou quatre jours, notre camp était devenu un véritable marché, où l'on nous offrait en vente des poules, des œufs, des chèvres, des moutons, des bananes, des patates douces, des ignames, du maïs, du manioc, des choux indigènes, en un mot, tous les produits du pays.

Messieurs, le marché africain suit, dans ses grandes

lignes, toutes les lois générales de l'offre et de la demande :

Supposons, écrivais-je de la vallée de Boundi, sous la date du 23 août, qu'il se forme des centres avec des besoins ; les nègres augmenteront leur production en proportion de ce qu'ils pourront y vendre.

Je sais bien que certains faits semblent contredire cette manière de voir. Ainsi, les nègres des environs de Vivi, quelque temps après l'installation, sont devenus exigeants, paresseux et ont diminué leur production au lieu de l'augmenter ; les indigènes des environs de Léopoldville, jusque dans ces derniers temps, n'ont guère augmenté leur production de manioc, alors que la demande avait grandi dans de fortes proportions ; on peut encore rappeler l'absence de porteurs pendant les premiers mois de cette année (1887). Tout cela ne prouve absolument rien. Ce sont les petits accrocs inévitables, mais qui ne changent pas la suite naturelle et logique des événements. Lorsque la statistique a prouvé que des faits se représentent périodiquement en suivant une progression, la courbe générale qui représente cette progression ou cette succession de faits, offre néanmoins quelques petites dépressions, mais l'allure générale de la courbe n'en montre pas moins la loi. Il en est de même ici. Les événements auxquels je faisais allusion plus haut produisent quelques accidents dans la courbe qui représenterait les progrès réalisés ; ils n'en modifient pas la forme générale.

En effet, les indigènes de Vivi, après s'être montrés repus des articles manufacturés d'Europe, en ont actuellement un tel besoin que, si l'on veut obtenir quelque chose des chefs de Vivi ou de Nsanda, il suffit de les menacer de retirer le blanc qui se trouve encore à Vivi, ce qui, pour eux, équivaut à la suppression totale du mouvement avec la rive nord, et, par conséquent, à la difficulté de se procurer des produits d'Europe. Avec cette menace, on obtient tout. C'est ainsi que les indigènes ont coupé les herbes de l'ancienne route de Stanley, sur toute l'étendue de leur territoire, et qu'ils nous ont donné des hommes pour traîner nos chariots.

« Si les porteurs ont, un moment, fait défaut sur la rive sud, en revanche, il y en a maintenant un nombre extraordinaire-

ment considérable. Que l'on jette un coup d'œil en arrière, et l'on verra qu'en réalité, la progression a été continue.

Sous la date du 24 août j'écrivais dans mon journal :

« L'abondance du marché devient telle que nous ne pouvons plus acheter ce que l'on nous présente, sous peine d'être encombrés. Tout abonde. Déjà on sait que j'achète du tabac. Le bruit s'en est répandu dès le premier jour de campement; j'en achète ici comme j'en avais déjà acheté à Sadika-Banzi et à Nsala-Kidongo. Je note soigneusement ce que je paie en échange. De cette façon, je commence pour cette région le travail de reconnaissance commerciale que nous avons prescrit à Delcommune de faire pour le haut Congo. Ce serait un résultat intéressant, si nous parvenions à prouver que, dans cette région réputée si aride, si dépourvue de toute ressource, il y a, en réalité, les éléments nécessaires à un mouvement commercial Et, ma foi, je n'en désespère pas, car je gagne de plus en plus la conviction que la région des cataractes, que l'on nous avait dépeinte — sauf Stanley, Valcke et Vande Velde pourtant — sous des couleurs uniformément sombres, présente, au contraire, des parties considérables d'une étonnante fertilité...

« Il est vrai que je suis admirablement bien portant. Je suppose que mon opinion n'en a que plus de valeur. J'espère qu'on ne demandera pas à un homme malade, quelque courageux qu il soit, de dire quelle est son opinion sur un pays. Comment peut-on espérer que cet homme, énervé par la fièvre, miné par l'anémie, affaibli par les privations, voie, sous leurs couleurs vraies, les choses qui l'entourent? L'homme, pour bien juger, doit être sain. »

Des besoins du nègre.

Les aptitudes commerciales de la race nègre étonnent peu quand on y réfléchit. Elles proviennent, en effet, de ses besoins, qui sont très grands. On a dit, parfois, que les nègres n'avaient pas de besoins. Je n'ai jamais compris comment pareille opinion a pu être émise. Que l'habitant d'un pays tempéré ait peu de besoins, cela se

constate partout et se comprend; mais le Congo n'est pas un climat tempéré, c'est un climat excessif, avec des écarts de température considérables. Ce sont même ces écarts de température qui constituent un des principaux dangers d'un séjour au Congo; mais la conséquence naturelle est d'augmenter les besoins dans une proportion considérable. Il n'y a pas de pays au monde où l'on ait plus faim, où l'on ait plus soif, où l'on doive se garer plus soigneusement du froid et du chaud.

Comment, Messieurs, les nègres n'auraient-ils par de besoins?

Des besoins de quoi, d'abord?... D'articles de consommation?

Mais le nègre a un appétit féroce; il a un très grand besoin de viande; tout le long du haut Congo et du Kassaï, il se livre à la pêche, et cela avec des moyens perfectionnés qui étonnent chez les peuples primitifs; il mange, non seulement les chèvres et les poules, mais les chiens, les rats, jusqu'aux sauterelles! Les nègres de certaines tribus vont même jusqu'à se manger entre eux et cette preuve-là pourrait, peut-être, nous dispenser d'en chercher d'autres!

Le nègre n'a-t-il pas besoin de vêtements?

Mais, malgré l'absence complète de voies de communication, les tissus européens se sont répandus jusqu'en plein centre africain! Il faut arriver jusqu'au-dessus de la station de l'Équateur pour trouver des femmes sans pagnes en tissu d'Europe; au Bangala, les hommes en ont encore presque tous.

Pendant le transport des lourdes pièces du *Roi des Belges* et de la *Ville de Bruxelles* à la rive nord, comment Valcke a-t-il entraîné les nègres des environs de Vivi et de Nsanda à dépasser la Boundi?... Très simplement. Il a promis une couverture à tous les tireurs de chariot qui iraient au delà de la rivière, et presque tous y sont allés, sollicités par l'appât de cette couverture!

Quelle est la première chose que les Bangalas, que j'ai

amenés dans le bas Congo pour mon ami De Roubaix, m'ont réclamée? Une couverture. Ils venaient le matin, devant moi, les bras croisés sur la poitrine, grelottant, et dans leur langage naïf, avec une mimique surprenante de vérité, ils me disaient : « Chef, ne vois-tu donc pas que nous avons froid? Quand nous sommes partis de chez nous, on nous a dit que tu nous donnerais une couverture! » Je leur ai donné une couverture. Ils ne sauront plus s'en passer!

Le nègre n'a-t-il pas besoin de chaussures? Mais assurément! Son sol, souvent caillouteux, le blesse aux pieds. On voit d'ailleurs déjà quelques indigènes sur la route des caravanes qui portent des sandales. Évidemment, il faudra un certain temps pour qu'ils s'habituent au port de la chaussure; mais il en a été ainsi partout.

Je me demande, en vérité, de quoi le nègre n'a pas besoin? De pianos Erard ou Pleyel? Je dois confesser que je n'en ai pas rencontré chez Makito, ni chez Louteté, ni chez aucun des grands chefs de l'intérieur, et je ne crois pas même que d'ici à longtemps leur désir d'entendre du Beethoven ou du Wagner sera assez intense pour constituer un besoin. Je dois cependant vous dire que, partout, j'ai vu des instruments de musique, depuis le tambour et le tambourin de guerre jusqu'à la flûte et à la guitare rustique!

Le raisonnement nous amène donc à cette conviction que les nègres ont des besoins pressants. Les preuves qu'ils sont désireux de travailler pour les satisfaire sont d'ailleurs évidentes et cette objection que l'on a faite contre l'œuvre du Congo commence à tomber.

M. Franqui, dans la conférence qu'il nous a donnee dernièrement, lui a porté le dernier coup.

Il nous a fait l'historique du service des transports dans la région des chutes. Il nous a montré les étonnants progrès réalisés par les indigènes de cette région en moins de sept ans. Il nous a rappelé qu'en 1880, Stanley, pour le transport de ses steamers démontés et de son maté-

riel, n'était parvenu à engager que 40 natifs, qui aussitôt avaient déserté, tandis que pendant les huit premiers mois de l'année dernière plus de 60,000 porteurs enrôlés par les blancs avaient transporté de Matadi à Stanley-Pool 900,000 kilogrammes de matériel et de marchandises.

En l'écoutant, je revoyais par la pensée les nègres de la rive nord attelés, à 150 ou 200, à des cordages et traînant sur des pentes de 10 degrés des chariots pesant 4,000 kilogrammes. Je revoyais surtout ces braves porteurs de la région des cataractes, qui pour une quantité d'étoffes représentant 16 francs en Europe, transportent sur les épaules ou sur la tête, à travers une région montagneuse de 300 kilomètres une charge de 30 kilogrammes. Et quels étaient, sur la route des caravanes, mes compagnons de voyage?... Les vingt Bangalas que j'avais engagés pour M. De Roubaix et que je conduisais à Matéba. Et quelle est la paye de ces hommes qui ont ainsi quitté leur pays natal avec le premier blanc venu, qui l'ont accompagné pendant un voyage de 750 kilomètres sur le Kassaï et qui viennent travailler à 1,500 kilomètres de chez eux, pendant deux ans?...

Messieurs, je dépose sur le bureau de votre Société, à titre de document pour votre Comité d'études, le contrat que j'ai passé au nom de M. De Roubaix avec le commissaire du district des Bangalas (1). Vous y verrez que la paye des natifs qui s'expatrient pour venir travailler à Matéba est de 1 1/2 laiton par jour — prix en Europe, 9 centimes. Il est bien entendu que je ne pense pas du tout que ces prix se maintiendront; et qu'il ne faut pas du tout les accepter comme bases pour calculer le prix de la main-d'œuvre d'un travail régulier de longue haleine.

Quelle est la valeur de ces hommes comme ouvriers?

Deux faits seulement :

A Léopoldville, deux mois après qu'on avait mis des Bangalas avec les ouvriers mécaniciens de Cockerill qui ont

(1) Voir l'annexe p. 59.

remonté le *Roi des Belges*, je les ai vus river à froid. A Boma, je les ai fait travailler pendant deux jours à des travaux de terrassement. Voici ce qu'écrit, à ce propos, un des ingénieurs de la Compagnie, M. Charmannes :

« J'ai occupé à un petit travail de fouilles et de terrassement 16 Bangalas arrivés récemment de leur pays. Ces hommes, qui sont d'ailleurs forts et bien découplés, ne sont pas du tout maladroits dans le maniement d'un outil et parviendront très vite à se servir de pelles et de pioches de façon à produire, *par homme et par jour, de 2 à 3 mètres cubes d'un terrassement à jet de pelle* ou de transports à faible distance. »

Organisation de l'État.

Messieurs, le temps me fait absolument défaut pour étudier ici les arrêtés et ordonnances qui ont paru depuis mon départ et qui, chaque jour, apportent une pierre nouvelle à l'édifice social que le Roi crée au Congo avec une ténacité et une suite dans les idées qui forcent l'admiration. Il y a cependant là bien des choses intéressantes à faire ressortir : il y a à vous montrer les grandes difficultés de réglementer, en tenant compte des aspirations libérales du XIXe siècle, les besoins sociaux, à peine naissants, de populations primitives; il y a à vous montrer le nègre comprenant cependant déjà, dans une certaine mesure, les avantages qu'il peut retirer de l'organisation régulière de l'État et de la protection qu'il peut y trouver. Mais cela m'entraînerait trop loin, sortirait d'ailleurs de l'ordre d'idées que je me suis imposé aujourd'hui et surtout de mes connaissances particulières. Je souhaite qu'un spécialiste vienne bientôt examiner devant vous cette intéressante question, qui mérite toute votre attention, car l'organisation régulière d'un État qui doit se faire d'une pièce, où nulle tradition n'existe, où le citoyen est généralement inconscient des avantages que les lois lui donnent et y voit, plutôt, une entrave à sa liberté,

où le législateur doit, en quelque sorte, servir de tuteur à la race noire pour arriver à ne l'émanciper que progressivement, cette organisation est non seulement une des choses les plus intéressantes du siècle, mais elle est peut-être, la partie la plus difficile de l'œuvre royale.

Je dépose sur le bureau la collection complète à ce jour du *Bulletin officiel de l'État indépendant*. Nous pourrons en reprendre ensemble l'examen au sein du Comité d'études, à la disposition duquel je me tiens d'ailleurs pour lui fournir toutes explications et les demander, au besoin, au gouvernement de l'État indépendant.

Climat et émigration.

Messieurs, je n'ai pas davantage autorité pour traiter ici la question du climat. Si je n'en jugeais que par moi-même, je le déclarerais parfaitement supportable, puisque j'ai à peine eu quelques heures des fièvre pendant les huit mois et demi que j'ai passés au Congo. Mais, en fait de climat, une observation personnelle n'est rien et les réflexions de l'homme le plus expérimenté sont même bien peu de chose. Il faut de longues et minutieuses statistiques pour servir de base à des appréciations sérieuses

A titre de renseignements, je vous remettrai dans quelques semaines, une étude très complète sur ce sujet, par M. le docteur Mense, ancien médecin de Léopoldville, étude que l'État du Congo va publier en même temps que les renseignements fournis antérieurement par MM. les docteurs Allart, Leslie, Ludwig Wolf et Paternotte, respectivement médecins de Vivi, de l'expédition Wissmann et de Léopoldville.

A l'heure actuelle, tout le monde paraît à peu près d'accord pour admettre que le Congo peut devenir une colonie d'exploitation. Quelques-uns se prononcent catégoriquement en déclarant qu'il ne sera jamais une colonie de peuplement. Je crois que la vérité est qu'on n'en sait rien du

tout. Il serait évidemment dangereux de pousser maintenant à l'émigration : les seuls européens qui peuvent se rendre, en ce moment, au Congo sont ceux qui y vont pour diriger des exploitations commerciales ou agricoles. Je me prononce aujourd'hui tout aussi énergiquement que je l'ai toujours fait au sein du Comité d'études quand cette question a été soulevée, mais je demande à réserver l'avenir.

Je reconnais qu'à première vue il est naturel de dire que le Belge, habitué à notre climat, s'accommode difficilement au séjour dans un pays tropical; mais, somme toute, ce raisonnement a contre lui les émigrations des peuples. Lorsque le Scandinave a fui son pays d'origine pour un ciel plus clément, il ne s'en est pas mal trouvé. Je sais bien qu'il fuyait un climat excessif pour un climat plus tempéré, tandis le Belge se rendant au Congo quitte un climat relativement tempéré — très relativement, par exemple — pour un climat excessit; mais nous savons tous que les plus beaux raisonnements du monde ne valent, sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, que bien peu de chose à côté de l'expérience.

Navigabilité du bas Congo.

Messieurs, votre Comité d'études l'a dit avec beaucoup de raison, « le point culminant de la question du Congo, le « véritable nœud de la situation, se trouve dans la création « d'un chemin de fer qui doit mettre en communication la « partie inférieure du fleuve, déjà exploitée actuellement, « avec le haut Congo, cette immense région fertile aujour- « d'hui inaccessible au commerce ».

Depuis que le Comité d'études s'est ainsi prononcé, la question du chemin de fer de la région des cataractes a fait des progrès considérables.

La Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, qui s'est constituée à Bruxelles et à la fondation de laquelle plusieurs d'entre vous ont d'ailleurs contribué, a envoyé au

Congo tout un petit corps d'ingénieurs chargés, sous la direction du capitaine Cambier, de reconnaître le tracé de la voie ferrée, d'en établir les plans et de recueillir en même temps tous les renseignements nécessaires pour établir les devis.

La première chose à faire était de déterminer le point de départ de la voie. A ce point de vue la question de la navigabilité du bas Congo est évidemment de toute première importance.

Dès notre arrivée au Congo, le problème de la navigabilité jusque Boma était résolu. Le steamer *Vlaanderen*, sur lequel nous nous étions embarqués à Anvers, accosta, en effet, avec nous à Boma, au pier de l'État. Avant et après le *Vlaanderen*, d'autres bâtiments aussi importants ont, d'ailleurs, atteint la résidence du gouverneur général de l'État indépendant. En voici la liste :

Ligne Walford, d'Anvers :

Vlaanderen	1,675	tonneaux.
Lys.	1,350	—
Brabo	1,650	—
Schelde	1,000	—
Fez.	875	—

Ligne Woermann, de Hambourg :

Gertrude Woermann	1,800	tonneaux.
Ella Woermann	1,650	—
Adolphe Woermann	1,800	—
Carl Woermann.	1,940	— (1)

Afin de permettre de se rendre compte de la navigabilité au-dessus de Boma, le gouverneur général a bien voulu faire exécuter par le capitaine Boyé, le chef de service du pilotage que l'État a établi sur le bas Congo, des sondages entre Boma et Matadi.

(1) Depuis lors, le steamer *Africa*, jaugeant 1,720 tonnes et appartenant aux compagnies de Liverpool et le steamer *Loanda*, jaugeant 1,475 tonnes, de même ligne ont du également remonter jusqu'à Boma.

Le croquis de ces sondages est exposé dans la salle et une copie en sera remise à votre comité d'études. Il montre que le capitaine Boyé n'a trouvé en aucun point de la passe une profondeur d'eau inférieure à 60 pieds, et qu'à Matadi, sans établir de plus grands travaux qu'en aucun autre point de la rivière, on peut construire des installations maritimes où les grands bateaux de mer pourront aborder en toutes saisons, avec un tirant d'eau de 24 à 30 pieds. Je dis en toutes saisons, car les sondages ont été exécutés à l'époque des basses eaux.

Au point de vue de la navigation du bas Congo, Matadi convient donc comme point de départ du chemin de fer. Je crois qu'il convient aussi aux autres points de vue.

Depuis la frontière de l'État, en aval, à Ango-Ango, le point de Matadi est le seul qui présente un développement de rives assez important pour permettre l'établissement des quais nécessaires à une gare tête de ligne vers l'intérieur. Le seul reproche que l'on puisse adresser à Matadi, c'est qu'il semble peu propre à l'établissement d'une grande ville. Je ne le conteste nullement, bien au contraire; mais j'ai aussi la conviction que les endroits favorables pour y élever des constructions suffiront pendant longtemps encore aux besoins. D'ici là, on aura le temps d'aviser. Prévoir est bien et sage, mais prévoir trop loin en affaires, c'est risquer de sacrifier le présent possible à l'avenir incertain.

Le commerce dans le bas Congo.

La fertilité du sol et les aptitudes commerciales du nègre nous sont un sûr garant qu'aussitôt que des voies de communication faciles seront créées, le commerce de ces régions prendra un puissant essor. Actuellement, on n'exploite encore qu'une zone extrêmement restreinte : celle de la côte et des parties avoisinant le fleuve.

La situation commerciale des régions du bas fleuve est, pour le moment, assez difficile. Je crois qu'il faut en attri-

buer la cause aux procédés commerciaux eux-mêmes, qui ne sont pas à la hauteur des temps. En effet, chaque maison commerciale a été forcée de s'outiller absolument comme si elle était isolée : chacune a ses moyens de transport, ses jetées, son personnel distincts pour les chargements et les déchargements, etc., etc. Il s'ensuit que les frais généraux sont extraordinairement élevés et laissent peu de bénéfices, bien que le prix d'achat des produits indigènes soit relativement bas, puisqu'ils se payent à 100 ou 150 p. c., au-dessous de leur valeur en Europe. Le nombre des factoreries s'est d'ailleurs développé extrêmement et le commerce européen supporte ainsi tous les inconvénients de la concurrence, sans recueillir les avantages que celle-ci amène généralement, par la création de services de transport ou de finance diminuant les frais généraux et facilitant les transactions.

Le remède à cette situation est précisément, selon moi, dans l'organisation de ces services.

Un exemple me permettra d'être plus explicite.

Il y a actuellement à Boma, en dehors des installations de l'État, six établissements commerciaux, répartis sur deux kilomètres de longueur de rive. Chacun de ces établissements commerciaux, et l'État lui-même, est outillé comme s'il était isolé : chacun a son pier, ses chalands, ses embarcations, c'est-à-dire des immobilisations coûteuses et d'un entretien onéreux; chacun aussi a un nombreux personnel, indispensable pour opérer les embarquements et les débarquements.

Supposez qu'un navire, se rendant à Boma, ait de la cargaison pour l'État, pour la maison française et pour la maison portugaise. Il se rendra d'abord au pier de l'État, y débarquera les marchandises destinées au gouvernement ; puis, devra se déplacer et se rendre à quelques dizaines de mètres plus haut, vis-à-vis du pier de la maison française et enfin, après cela, il sera forcé à un nouveau déplacement, pour aller décharger devant la maison portugaise.

Cette situation a évidemment pour conséquence une aggravation énorme des frais. Le moyen d'y remédier est simple : il suffit de créer un service public ou privé, qui se charge, pour le compte de toutes les maisons de Boma, de ce travail. C'est ce que va tâcher de faire la *Compagnie des Magasins généraux du Congo*, dès qu'elle sera constituée. Dès maintenant, les fondateurs de cette Société se sont en effet réservé, par l'article 7 de la convention arrêtée en principe entre cette Société et l'État du Congo, un droit de préférence pour la construction d'un tramway desservant tous les établissements commerciaux de Boma. Incessamment, des ouvertures seront faites aux propriétaires de ces établissements qui ont un commun intérêt à les accepter. Ce que les *Magasins généraux* vont essayer de faire pour les chargements et déchargements à Boma, ce que la *Compagnie des transports par bœufs* (1) va essayer de faire en organisant un service des transports à travers la région des cataractes, il faut tenter de le faire à tous les points de vue. Les sociétés qui se constitueront dans ce but, loin de créer une concurrence aux maisons de commerce déjà existantes, leur prêteront donc une aide utile et ne peuvent, par conséquent, qu'être favorablement accueillies par leurs prédécesseurs au Congo.

Le commerce de l'ivoire dans le haut Congo.

Le grand avenir commercial de l'État du Congo, Messieurs, ai-je besoin de le dire, réside dans l'exploitation des immenses et fertiles régions qui forment le bassin supérieur du fleuve.

Actuellement l'ivoire seul y est acheté, non seulement parce que les frais de transports à dos d'homme à travers la région des cataractes, ne permettent pas le commerce des autres produits, mais encore parce que l'éducation commerciale du nègre n'est pas suffisamment faite. En réalité, le

(1) Voir pages 48 et 49.

nègre du haut Congo vit au milieu de ses richesses sans s'en douter. Il n'en connaît pas la valeur attendu qu'elles ne lui ont jamais été demandées. Jusqu'au jour où le nègre récoltera le caoutchouc, qui abonde dans ses forêts, ou cultivera son sol pour lui faire produire le café, le tabac, le riz, l'indigo, le cacao, etc., etc., l'ivoire restera le seul produit exploité et exploitable.

Trois maisons de commerce sont actuellement établies dans le haut Congo, et exploitent l'ivoire. Ce sont : la maison hollandaise « la Nieuwe Afrikaansche Handels Vennootschap », la maison française Daumas, Béraud et Cie et une Compagnie belge, la « Sanford exploring expedition ».

Ces sociétés ont créé au Stanley-Pool des établissements centraux, où elles achètent l'ivoire qui leur est amené par les commerçants nègres des bords de la rivière, car les aptitudes commerciales de la race nègre sont tellement puissantes, que, déjà maintenant, avec leurs mauvaises pirogues, des tribus nègres qui habitent à plusieurs centaines de kilomètres en amont, viennent à Kinchassa échanger leur ivoire contre les produits européens. On voit souvent, le long des rives du Congo ou du Kassaï, leurs longues embarcations remontant le fleuve, chargées de produits européens; les marchandises sujettes à s'avarier sont recouvertes de nattes au-dessus desquelles sont attachés les poteries, les faïences et les autres objets qui ne courent aucun risque à la pluie ou à l'humidité.

Le commerce de Léopoldville en ivoire est toutefois sans grande importance et les prix d'achats y sont relativement élevés. Les grands chefs nègres qui habitent dans la région des cataractes, Ngaliéma, Loutété, Makito, sont, d'ailleurs, de sérieux concurrents pour les commerçants blancs. Si ceux-ci peuvent, il est vrai, se procurer les marchandises européennes à des prix plus avantageux que leurs concurrents nègres, qui sont forcés de s'adresser aux comptoirs de la côte, en revanche les trafiquants nègres, employant au transport leurs propres sujets, ont un énorme avantage sur

les Européens dont les frais sont considérablement augmentés par le portage à travers la région des cataractes. Aussi rencontre-t-on presque chaque jour, sur la route de Léopoldville au bas Congo, des caravanes chargées d'ivoire appartenant à des chefs indigènes qui préfèrent aller vendre à la côte que de s'adresser aux comptoirs de Léopoldville.

Mais là où l'Européen reprend tout avantage sur le marchand nègre, c'est dans le haut Congo, où il peut se rendre aux marchés lointains en bateau à vapeur. Déjà maintenant, la maison hollandaise et la « Sandford exploring expetion » ont lancé chacune sur le haut Congo un steamer, le *Holland* et le *Florida*, qui sillonnent le fleuve et ses affluents et vont y acheter l'ivoire. Ces bateaux font, en ce moment, de véritables razzias d'ivoire.

Combien de temps cela durera-t-il?

Les bateaux vont d'abord ramasser ce que j'appellerais volontiers l'ivoire de surface, c'est-à-dire celui qu'offre immédiatement un propriétaire inconscient, ne se rendant pas bien compte de la valeur de sa marchandise. Cette quantité sera-t-elle considérable? Je ne le crois pas. Non pas que l'ivoire n'existe pas. Il existe en abondance, mais le commerce ne se fait pas au pied levé.

Où est le pays au monde où le premier commis voyageur venu fait des affaires du premier coup? Je ne le connais pas. Il y a, ailleurs comme ici, en quantité minime, des affaires qui se jettent à la tête du commerce; mais, en dehors de ces exceptions, il faut — pour employer l'expression du terroir — il faut travailler la place. Un individu qu'on ne connaît pas n'inspire pas confiance. Un agent quelconque arrivera dans une place pour la première fois; il se déclarera prêt à acheter de l'ivoire. On le regardera, on le tâtera peut-être avec quelques « escravailhos », mais il ne fera pas d'affaires sérieuses; la seconde fois, il y aura progrès, et après quelques visites, dès qu'on le verra arriver, on préparera son ivoire et le marché sera vite conclu.

A mon avis, il faut que les maisons de commerce qui veuillent faire avec les indigènes des affaires sérieuses et suivies, commencent par fonder, parmi eux, des établissements fixes, d'où, à l'aide de petits vapeurs, leurs agents rayonneront chacun dans son district commercial et s'y feront avantageusement connaître. De plus, dans les longues conversations qu'ils auront avec les chefs noirs, ils ne se contenteront pas de leur dire qu'ils désirent acheter l'ivoire, ils leur conseilleront aussi de récolter le caoutchouc, les gommes copals, les bois de teinture, les épices, etc. »

Ainsi ils prépareront l'avenir.

L'expédition du chemin de fer.

J'ai à peine besoin de vous dire, Messieurs, que les études d'un chemin de fer, dans un pays dont aucune carte n'existe et où les voies de communication sont nulles, constituent une opération particulièrement difficile et pénible. J'ai cependant la vive satisfaction de vous apprendre que, cinq mois après le commencement des travaux, grâce à l'énergie indomptable du capitaine Cambier et de son corps d'ingénieurs, auxquels je suis heureux de rendre hommage, l'étude des 160 premiers kilomètres de la ligne était terminée.

Vous pouvez voir exposés dans cette salle les plans de la moitié du travail colossal établi par nos ingénieurs, plans qui figurent le terrain avec courbes équidistantes de 5 mètres en 5 mètres. Ces plans sont établis à l'échelle de 1:2,500 (1). Tels qu'ils sont, ils permettent déjà d'établir un avant-projet du tracé de la ligne et de faire approximativement le calcul des déblais et des remblais. Lorsque nous aurons reçu les renseignements supplémentaires que nous avons demandés pour nous permettre de calculer les ouvrages d'art, nous pourrons établir un devis approximatif de la ligne.

(1) On trouvera à la fin de la notice, à titre de spécimen, un extrait des plans, au 2,500e, représentant les approches de la rivière Loufou.

Aux dernières nouvelles, MM. Cambier, Charmanne et Vautier étaient partis pour l'intérieur afin de déterminer le tracé du restant de la ligne à étudier et à lever au tachéomètre. Pendant qu'ils feront cette étude préliminaire, MM. Bergier, Dumont et Lambotte, assistés par les cinq ingénieurs d'Anvers partis le 20 mars dernier, termineront le travail autour de Matadi. Ce travail terminé, ils rejoindront leur chef à la Loukounga, point terminus des études de la dernière saison, et reprendront le travail au tachéomètre.

Arrivés au Stanley-Pool, tous les ingénieurs reviendront en arrière, en déterminant et en nivelant, pour autant que cela sera nécessaire, l'axe sur le terrain. Ils recueilleront, en même temps, les renseignements et feront les levés des détails nécessaires pour permettre le calcul des ouvrages d'art.

Tout permet d'espérer que les travaux sur le terrain seront terminés à la fin de la deuxième campagne qui vient de s'ouvrir. Nous pourrons donc, vers la fin de l'année, commencer les travaux de cabinet qui seuls peuvent permettre d'établir combien coûtera la construction du chemin de fer de la région des cataractes. Jusqu'à ce que ce travail soit fait, il est impossible de pouvoir avancer un chiffre. Néanmoins, nous pouvons, dès maintenant, affirmer que ce chemin de fer ne présente pas de difficultés spéciales et que les prix resteront dans des limites très ordinaires.

Reconnaissance commerciale du haut Congo.

Tandis que les ingénieurs poursuivaient dans la région des cataractes l'étude du chemin de fer qui doit relier Matadi au Stanley-Pool, la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie faisait transporter à Léopoldville un petit bateau à vapeur démontable, le *Roi des Belges*, à bord duquel M. Delcommune doit faire la reconnaissance commerciale détaillée du haut Congo et de ses affluents.

M. Delcommune a pour mission : 1° de réunir sur les régions du haut Congo les renseignements commerciaux les plus complets, de manière à permettre de se rendre compte des produits qui pourront être exploités et dans la limite du possible de l'importance du trafic qu'ils pourront procurer au chemin de fer; 2° de rechercher les points du haut Congo où des établissements commerciaux pourront être avantageusement créés.

Le chef de la mission tiendra un journal dans lequel il notera jour par jour : la température, l'importance des pluies; la pression atmosphérique; la densité de la population riveraine; l'importance des agglomérations; l'accueil qui aura été fait à l'expédition; les productions du sol; les articles commerçables; leur valeur relative; l'importance du trafic auquel ils peuvent donner lieu; les articles de fabrication européenne qui conviennent pour l'échange avec les indigènes, etc. Il formera avec le plus grand soin une collection d'échantillons des produits du pays actuellement commerçables, ainsi que de ceux qui pourront le devenir par la suite.

Le 27 mars dernier, le *Roi des Belges*, ayant à bord la mission commerciale ,est parti pour le Kassaï.

D'ici au moment où nous aurons reçu les renseignements commerciaux de M. Delcommune, nous serons aussi définitivement fixés sur les difficultés à vaincre pour la construction du chemin de fer. Nous espérons ainsi pouvoir produire une œuvre d'ensemble qui vous permettra de vous rendre compte, d'une part, de la richesse des immenses régions du haut Congo, d'autre part, des frais d'installation et d'exploitation de la voie ferrée qui doit leur ouvrir un débouché vers la mer.

Les Magasins généraux du Congo.

La Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie déterminera alors, Messieurs, quel est le moyen le plus

pratique d'arriver au résultat décisif de son but social : la construction du chemin de fer de la région des cataractes. Mais elle ne doit pas attendre jusque-là pour montrer au commerce et à l'industrie des champs d'exploitation avantageux. En ce moment même, il se constitue, sous ses auspices, une société nouvelle qui, sous le titre de : *Magasins généraux du Congo*, se propose de fournir aux Européens qui se rendent au Congo pour y trafiquer, y séjourner comme agents, ou y faire de la propagande religieuse, tout ce qui leur est nécessaire pour s'équiper, se nourrir et se ravitailler. Je n'entre pas dans les détails de cette affaire qui est sur le point de se terminer. Je me borne a vous remettre un exposé des motifs et les statuts de la nouvelle entreprise et je me tiens à la disposition de votre Comité des études et de ceux des membres de votre Société que la chose pourrait intéresser à un point de vue quelconque. Je dépose, en outre, sur le bureau de la Société un exemplaire du projet de convention que l'État du Congo s'est déclaré disposé à signer avec la « Compagnie des Magasins généraux » dès qu'elle sera constituée, ce qui aura lieu, j'espère, dans quelques semaines.

La Compagnie des transports par bœufs entre Matadi et le Pool.

La Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie étudie également une combinaison dans le but d'organiser entre le bas Congo et le haut fleuve un service de transports par bœufs.

Dès maintenant les éléments d'une semblable affaire existent au Congo. Si l'on établit les besoins actuels des établissements de l'État, des missions et des maisons de commerce au haut Congo, on arrive à un total de plus de 60,000 charges de 30 kilogrammes de marchandises qui, annuellement, doivent être transportées à dos d'homme à

travers la région des cataractes. Et ces besoins sont encore très loin d'être satisfaits. Jamais un porteur n'est refusé. On peut même, sans exagération aucune, dire qu'on peut doubler les moyens de transport avec la certitude d'avoir toujours de la clientèle.

Le transport coûte actuellement 25 à 30 francs la charge, mais il n'offre aucune sécurité, non seulement au point de vue des soustractions, mais encore au point de vue de la conservation des marchandises exposées aux pluies et maltraitées naturellement au cours du transport. Il y a donc là une recette certaine et considérable.

Une chose acquise, dans tous les cas, et qui est de grande importance dans la question spéciale sur laquelle j'appelle votre attention, c'est que le bétail résiste parfaitement au Congo. A Matéba, M. De Roubaix a actuellement près de 200 têtes de bétail; pendant les seuls mois de janvier et de février derniers, il a eu 58 naissances. A Boma, il y a toujours plusieurs centaines de bêtes, dans l'état le plus prospère. A Loukoungou, les vaches sont superbes. A Léopoldville, bœufs et vaches sont beaux à primer. Ce que je dis des bœufs peut se dire des mules, des ânes et des bêtes de somme en général, même du cheval, bien que les expériences aient été faites sur une plus petite échelle. Personnellement, j'ai fait la route de Léopoldville à Loukoungou en 6 journées; après deux jours de repos, celle de Loukoungou à Matadi en 7 jours; soit en 15 jours, dont 2 jours de repos, plus de 300 kilomètres, avec une mule qui devait trouver sa nourriture aux environs de ma tente, après l'étape de la journée, à l'exception d'une livre de riz. M. Hodister a fait le voyage à la montée avec un cheval amené de Madère, que j'ai vu arriver à Léopoldville dans de très bonnes conditions.

L'entreprise des transports par bœufs est-elle rémunératrice? Je crois que oui, mais je ne puis pas me prononcer d'une manière définitive. Il faut établir des calculs détaillés et étudiés avec soin, pour estimer, avec quelque approxi-

mation, les chances d'une semblable entreprise. Et quand je dis « avec une certaine approximation », j'entends avec l'approximation des choses d'Afrique, dans lesquelles il toujours faut compter sur près de 100 p. c. d'imprévu. Ces calculs seront soumis à votre Comité d'études avec les plans de l'opération, et j'espère, qu'une fois de plus, il voudra bien prêter à l'œuvre du Congo le secours de ses lumières.

Dans tous les cas, si l'entreprise est réalisable financièrement parlant, comme je le crois, elle fera faire à la construction du chemin de fer et à toute l'œuvre du Congo un pas considérable.

La route à aménager pour la rendre praticable pour le transport par bœufs suivrait le tracé général reconnu pour le chemin de fer; les rivières seraient passées sur des bacs, afin d'éviter la construction d'ouvrages d'art coûteux. Il est évident qu'il faudra établir des stations de halte où les bœufs, après leur journée de traînage, recevront une nourriture supplémentaire à celle qu'ils pourront trouver sur le pays. Cette route, telle qu'elle serait, viendrait en aide à la construction du chemin de fer, en rendant possible, dès maintenant, la création d'entreprises commerciales dans le haut Congo.

Elle préparerait ainsi le trafic de la voie ferrée, mais elle aurait principalement pour avantage de rendre possible l'exploitation des premiers tronçons de la ligne du chemin de fer dès qu'ils seraient construits.

La difficulté principale de l'affaire du chemin de fer du Congo est évidemment la constitution du capital, qui, dans l'état actuel, est condamné à ne pas produire de fruit direct pendant toute la période de construction, qui sera forcément assez longue. Si on ne fait rien de nouveau, il faudra que la ligne entière soit achevée pour être exploitée; avec la combinaison d'un service de transports par bœufs, cet inconvénient est considérablement atténué; a mesure que la construction de la ligne avancera, les équipages étant refoulés

vers l'intérieur et accumulés sur une route plus courte, la capacité des transports sera considérablement augmentée et l'exploitation commerciale pourra commencer presque dès les débuts, partie par la portion de voie ferrée achevée, partie par les chariots à bœufs.

Avec la route à bœufs que nous voulons construire, il y a d'ailleurs une foule de combinaisons financières qui deviennent possibles et qui frapperont immédiatement votre esprit pratique.

Messieurs, dans un article paru dans le dernier numéro du *Moniteur des Intérêts matériels*, M. Georges De Laveleye dit avec justesse :

« Dans l'organisation de la vie au Congo, on commence à sortir du provisoire, on aborde les solutions pratiques et durables. On a commencé par créer un besoin, puis, cela fait, on l'a mesuré, et on organise. »

C'est la voie que nous nous proposons de suivre pour ce nouveau besoin déjà existant que je vous signale. Nous sommes occupés à le mesurer. Dès que nos calculs seront finis, nous vous les soumettrons, et vous pourrez vous assurer par vous-même s'il y a lieu à organiser.

Conclusions.

Je termine ici, Messieurs, les considérations que je voulais vous soumettre sur l'œuvre du Congo au point de vue commercial et industriel. Vous me permettrez peut-être de vous dire, avant de vous quitter, que, plus que jamais, j'ai foi dans l'avenir de l'État indépendant du Congo.

On m'a accusé souvent, parfois en riant, parfois sérieusement aussi, de voir les choses du Congo « couleur de rose », pour me servir d'une expression qu'employait, il y a un an, en m'écrivant, un journaliste anglais. Ce reproche est peut-être vrai, si l'on veut dire que j'ai foi en la réussite ; mais il ne prouve rien, si on croit que cela m'empêche de voir les difficultés à vaincre.

Laissez-moi vous lire, à ce sujet, une page du journal que j'ai tenu jour par jour, pendant mon voyage au Congo. Nous étions, sur la route d'Isanghila, Valcke et moi, occupés au transport des lourdes charges du *Roi des Belges* et de la *Ville de Bruxelles*. J'écrivais :

« Somme toute, les nègres que nous employons au transport sont des gens courageux, ardents à l'ouvrage, un peu craintifs, peut-être, mais qui gagnent vite confiance dans le blanc, demandant à être conduits à la fois avec fermeté et avec bonté, des hommes enfin que l'on doit conduire absolument comme partout on doit conduire les hommes. Il y a, je crois, peu de races dont on peut attendre autant de services que de la race noire, au point de vue du travail manuel.

« Les nègres sont évidemment imprévoyants, comme tous les gens simples, comme tous les peuples enfants, en un mot, mais il n'est pas juste de partir de là, pour leur enlever toute qualité et nier la possibilité de perfectionner la race.

« Que le nègre ne songe pas assez à tirer parti de la richesse de son sol, qu'il soit un peu indolent, qu'il ne songe que rarement au lendemain, tout cela est vrai; mais il en a été ainsi de nous-mêmes, si nous nous en rapportons à l'histoire. Combien de temps y a-t-il que les famines ont cessé en Europe? Rappelons-nous les ravages affreux de la famine dans les fertiles plaines de la Provence! Du temps de César, nos belles Flandres n'étaient-elles pas en friche et nos fertiles plaines de la Hesbaye non cultivées?

« Il ne faut pas tirer de ce que j'écris la conclusion que je ne vois pas ici de grandes difficultés à vaincre. Que ces difficultés existent, cela est incontestable.

« Je sais bien que l'on a dit souvent, et on le dira encore bien plus dans l'avenir, que je vois les choses du Congo « couleur de rose », et on aura tort! Je crois, au contraire, bien voir les choses telles qu'elles sont, mais tout en voyant clairement les difficultés à vaincre, je ne les juge pas insurmontables; au contraire, j'ai confiance dans l'avenir. Puis-je me servir d'une comparaison? Quand, pour la première fois, j'ai vu le pays entre Sadika-Banzi et la Boundi, j'ai bien vu de suite qu'il y aurait de sérieuses difficultés à arriver à la Boundi, mais j'ai cru possible de les vaincre et elles sont vaincues. Aujourd'hui même, deux de

nos chariots ont dégringolé au fond d'un ravin de 200 mètres. Ma foi en est-elle ébranlée? Pas plus qu'elle ne le sera par les autres accidents qui nous arriveront certainement encore.

« Lorsqu'on fait un travail comme celui que nous faisons maintenant, des accrocs de ce genre sont dans la nature des choses, et l'étonnant serait qu'il n'en arrivât pas. Mais ma confiance dans la réussite de notre transport reste debout. Nous arriverons *quand même* à Isanghila! *Pour l'œuvre aussi nous arriverons, malgré les accidents et les frottements inévitables.* »

Messieurs, cette conviction était grande chez moi quand je suis parti; elle est, aujourd'hui, plus profonde encore. A quelque point de vue qu'on envisage, en effet, le travail qui a été accompli par les agents du Roi en Afrique, pendant ces dix dernières années, on éprouve un vif sentiment d'admiration.

Les secrets géographiques de cet immense réseau fluvial du haut Congo ont été arrachés un à un au continent qu'il y a dix ans à peine Stanley appelait si justement « le continent mystérieux »; un gouvernement régulier, dont les lois s'inspirent des idées les plus libérales, a été établi et exerce progressivement son action; des régions nouvelles immenses ont été ouvertes à l'activité commerciale et industrielle du monde. Et si l'on quitte ces sphères élevées pour envisager les choses à un point de vue plus immédiat et plus pratique, que voyons nous?

1° La navigation maritime poussée, dans le bas Congo, jusque Boma, et assurée, dès maintenant, de pouvoir remonter jusqu'à Matadi;

2° Divers travaux, tels que sondages, pose de bouées, construction de feux, entrepris pour donner plus de sécurité à la navigation du bas fleuve;

3° La carte cadastrale du bas Congo, destinée à servir de base à la propriété foncière, déjà terminée, et la brigade topographique réunissant les éléments nécessaires à l'établissement d'une carte générale du bas Congo;

4° La justice fonctionnant régulièrement, dans le bas Congo, à deux degrés ;

5° Un service des postes assurant le transport rapide, régulier et à bon marché de la correspondance et des colis postaux ;

6° L'état civil qui est institué et fonctionne pour les naissances, les mariages et les décès des non-indigènes, et qui sera bientôt, sans doute, établi pour les indigènes des environs des stations ;

7° Un service médical, dirigé par des docteurs belges, établi à Banana, Boma et Léopoldville;

8° Une force publique importante composée de soldats noirs, commandés par des officiers et sous-officiers européens, déjà disciplinée, exercée et capable de faire respecter les décrets et règlements ;

9° La sécurité absolue assurée à la route des caravanes entre Matadi et Léopoldville, où l'on peut voyager aussi librement et avec moins de risque que sur bien des routes d'Europe ;

10° Un service de portage à dos d'homme desservant cette région des chutes que d'aucuns disaient inhabitée et où l'année dernière, en huit mois, on a trouvé à engager 60.000 indigènes pour le transport de près d'un million de kilogrammes de matériel et de marchandises ;

11° Les études du chemin de fer, dont la construction doit vaincre la résistance séculaire des cataractes, presque achevées ;

12° La création, dans les stations de l'État, de troupeaux de gros bétail pour la consommation et la reproduction. Déjà à Boma il y a un troupeau de 200 bêtes à cornes ; il y en a d'autres, moins importants, à Matadi, Loukoungou, Léopoldville et Loulouabourg ;

13° La présence sur les eaux du haut Congo, au cœur de cette Afrique sauvage qu'il y a trente-cinq ans l'on croyait encore inhabitée, d'une flottille de bateaux à vapeur dont le nombre va chaque année en augmentant ;

14° L'autorisation d'émettre en Belgique un emprunt de 150 millions de francs dont les titres sont admis à la cote de la Bourse de Paris et dont les premières séries ont déjà été émises avec succès ;

15° L'évolution des tribus indigènes les plus vivaces de l'intérieur descendant jusqu'au bas Congo pour venir se mettre au service des blancs, comme soldats, comme matelots, comme terrassiers, comme forgerons;

16° Les progrès des établissements commerciaux, dont, il y a huit ans, la chaîne ne dépassait pas Nokki et dont les factoreries extrêmes sont aujourd'hui à Bangala et à Louébo, au centre du continent, sous la protection de la bannière de l'État;

17° Une entreprise agricole fondée par un Belge, M. De Roubaix, dans le bas Congo, à Matéba; une maison de commerce belge, la *Sanford exploring expedition*, achetant de l'ivoire dans le haut Congo; une nouvelle société, les *Magasins généraux*, sur le point de se constituer pour établir un hôtel et un bazar à Boma; une autre société, encore à l'étude, mais dont l'idée a été accueillie avec une faveur qui permet d'espérer que bientôt elle aussi pourra se constituer, en vue d'organiser les transports par bœufs, entre le bas Congo et le haut Congo...

En résumé, un ensemble de faits concordants, qui touchent à tous les mondes, à tous les ordres d'idées.

Messieurs, lorsqu'on se rappelle les hésitations des débuts, les incertitudes que les rapports contradictoires jetaient dans les convictions, les douleurs éprouvées quand les courriers impitoyables annonçaient qu'un agent de plus avait succombé à la grande œuvre, n'a-t-on pas le droit de dire, en présence de cette énumération incomplète des progrès réalisés en quelques années, que l'étude raisonnée des faits doit donner confiance dans l'avenir?

Je veux le répéter en finissant : de grandes difficultés doivent encore être vaincues : les victoires décisives ne

s'achètent que par de grandes pertes, toujours les sacrifices sont proportionnés aux résultats. Mais n'hésitons pas à regarder hardiment en face les difficultés; voyons l'avenir, qui sera fécond si nous avons l'opiniâtreté. Élevons nos âmes et montrons-nous dignes de notre Roi, du fondateur de l'État indépendant du Congo.

ANNEXE I

CONTRAT D'ENGAGEMENT

Entre M. Van Kerckhove, commissaire du district des Bangalas, agissant au nom de l'État indépendant du Congo, et M. le capitaine Thys, officier d'ordonnance du Roi, agissant au nom de M. A. De Roubaix, propriétaire de l'île de Matéba, il a été entendu et convenu ce qui suit :

Les Bangalas dont les noms suivent sont engagés au service de MM. Ad. De Roubaix et Cie pour un terme de service de 24 lunes qui prendra cours le 6 décembre 1887 et se terminera de plein droit à Bangala, à la fin de la 24e lune, aux conditions suivantes :

A. Ils recevront avant leur départ une prime d'engagement;

B. Le salaire des hommes sera de 45 laitons par mois, les femmes ne recevront que la ration. Il ne pourra être fait aucune retenue sur ce salaire;

C. En cas de désertion, les travailleurs perdront la totalité de leur salaire. Dans ce cas, un procès-verbal de désertion sera dressé et envoyé immédiatement au commandant du territoire des Bangalas;

D. Ils recevront une nourriture suffisante, les soins médicaux et deux brasses d'étoffe commune ou une brasse de forte étoffe par mois pour leur habillement;

E. Ces travailleurs ne pourront en aucun cas être employés au service des porteurs;

F. Ces hommes et le laiton nécessaire à leur payement devront être rendus à la station des Bangalas, par l'intermédiaire de laquelle se fera ledit payement, à l'expiration du terme de service. En cas de retard dans le rapatriement fait par les soins de

MM. De Roubaix et Cie, ceux-ci payeront l'indemnité que fixera le commandant du territoire;

G. MM. De Roubaix et Cie, représentés par M. Thys, s'engagent en outre à se soumettre à tout arrêté, ordonnance, règlement ou décret relatif au recrutement des Bangalas, qui arriverait postérieurement à la date du présent engagement;

H. En cas de mort, soit naturelle, soit accidentelle d'un de ces hommes, MM De Roubaix et Cie payeront une indemnité qui pourra s'élever jusqu'à cent cinquante francs (fr. 150). Un acte de décès sera dressé et envoyé au commandant des Bangalas;

I. En tout temps, le commissaire du district où les Bangalas seront employés aura le droit de s'assurer par lui-même ou par un délégué, que les prescriptions du présent contrat sont observées : MM. De Roubaix et Cie lui en fourniront les moyens.

Ainsi fait à Bangala, le 5 décembre 1887.

(S.) Alb. Thys. (S.) Van Kerckhove.

(*Suivent les noms des engagés Bangalas.*)

ANNEXE II

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Quand un voyageur débarque au Congo avec l'équipement et l'outillage qu'il s'est procurés en Belgique, il ne tarde pas à constater que des articles de première nécessité ne figurent pas dans son bagage, et que, parmi ceux qu'il a emportés, plusieurs ne peuvent lui être d'aucune utilité, tandis que d'autres ne sont pas confectionnés de manière à rendre les services qu'il en attend.

En matière d'équipement, les conseils sont, en effet, de peu de valeur; l'expérience personnelle peut seule permettre à chacun de déterminer ce qui convient à son tempérament. Même dans notre pays natal, nous voyons rarement deux personnes ayant absolument, sous ce rapport, les mêmes goûts. Dans un climat excessif comme le Congo, les divergences de vue s'accentuent d'autant plus que l'Européen qui s'y rend se trouve transporté dans un milieu absolument nouveau. Il est bon d'ajouter que les agents de l'État qui se rendent au Congo ne connaissent pas d'avance les fonctions auxquelles ils seront appelés, et cependant leur équipement doit varier beaucoup suivant qu'ils seront désignés pour un emploi sédentaire ou pour une fonction qui les forcera à voyager,

Les résidents au Congo ont, d'ailleurs, d'autres besoins que ceux relatifs à l'équipement et à l'outillage; ils cherchent à s'entourer du plus de confort possible. Leurs besoins, ils doivent les prévoir en écrivant deux ou trois mois à l'avance en Europe, car il n'existe encore au Congo aucune maison spécialement approvisionnée pour le com-

merce avec l'Européen. D'où toute sorte d'ennuis et de privations. On répondrait donc à une véritable nécessité en créant un établissement où chacun — les nouveaux arrivés aussi bien que les résidents — pourrait trouver tous les objets d'équipement, d'habillement et de consommation.

Lorsque l'on examine les conséquences financières d'une entreprise créée dans ce but, on en arrive facilement à la conviction que, dès à présent, les éléments nécessaires pour sa fondation et son fonctionnement existent, et que cette entreprise serait rémunératrice. En effet, on peut, sans exagération, évaluer à plus de deux cents Européens le nombre de ceux qui débarquent chaque année au Congo pour y voyager, y séjourner comme agents, y trafiquer ou y faire de la propagande religieuse. Chacun d'eux a besoin pendant toute la durée de son séjour en Afrique d'objets de consommation de toute nature; il doit en outre se procurer, dès son arrivée, pour plus de mille francs d'articles d'équipement et d'habillement.

La clientèle des Magasins généraux existe donc, et peut donner lieu à un mouvement d'affaires important.

*
* *

Si l'on recherche l'endroit où, dans le bas Congo, un établissement de ce genre devrait être fondé, on choisit tout naturellement Boma, la capitale de l'État indépendant, la résidence du gouverneur général, le siège des diverses administrations publiques, de six établissements commerciaux et d'une mission. Comme il y a déjà à Boma cinquante agents appartenant aux divers services de l'État, on arrive à penser qu'il serait avantageux de doubler l'affaire des « Magasins généraux » de la construction et de l'installation d'un hôtel-restaurant, où les voyageurs de passage trouveraient à se loger, et où le personnel de l'État et ceux des divers établissements privés trouveraient, dans un local confortable, une table d'hôte leur fournissant une nourriture saine, substantielle et bien préparée par un cuisinier européen.

Les divers établissements de Boma étant répartis depuis la rive du Congo jusqu'au plateau, sur une distance de deux kilomètres, l'hôtel et les magasins devraient être construits à mi-chemin, et pour les mettre facilement et rapidement en communication avec tous les établissements de l'agglomération, il serait construit un petit tramway de deux kilomètres de longueur, reliant la rive au plateau.

*
* *

Telle est la suite logique des constatations et des déductions qui ont amené l'idée de la fondation de la Compagnie des Magasins généraux du Congo. Celle-ci aurait donc pour but immédiat :

1° La construction d'un hôtel-restaurant, entre Boma-rive et Boma-plateau, disposant d'un petit tramway pour amener ses clients aux heures des repas ;

2° La création de magasins généraux pour la fourniture aux Européens d'articles d'équipement, d'habillement et de consommation.

*
* *

Dans l'application, la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie a engagé avec l'État indépendant du Congo des pourparlers afin de déterminer sur quelles bases la société nouvelle pourrait être établie. Ces bases ont été arrêtées dans le projet de convention joint en annexe aux statuts que l'État s'est engagé à signer avec la nouvelle société dès qu'elle sera constituée.

*
* *

Un des aléas de l'exploitation de l'hôtel est la fourniture de viande fraîche. Dès à présent, un accord est décidé en principe à ce sujet entre les fondateurs de la « Compagnie des Magasins généraux » et M. De Roubaix, propriétaire de l'établissement agricole de l'île de Matéba. En vertu de cet accord, l'établissement de Matéba fournirait la viande de

boucherie et la volaille à l'hôtel de Boma pour autant que de besoin [1].

*
* *

Grâce à l'important apport de la convention projetée avec l'État — laquelle assure à l'hôtel, dès le début de son exploitation, une clientèle avec un minimum de recette de 120,000 francs, — l'affaire se présente dans des conditions exceptionnellement avantageuses.

En effet, des calculs approximatifs, établis par des personnes ayant l'expérience des affaires du Congo, démontrent que sur le seul chiffre de 120,000 francs garanti, un bénéfice sérieux serait déjà réalisable.

Et cependant, dans l'esprit des fondateurs de la société, le bénéfice que donnerait l'exploitation de l'hôtel serait peu important comparativement à celui que laisserait le trafic des Magasins généraux. Ceux-ci seraient installés dans le rez-de-chaussée de l'hôtel à construire.

Le trafic porterait sur les articles suivants :

A. — *Ameublement* : Meubles en bois et en fer, literie, étoffes, linoléum, toile cirée, miroiterie, etc., etc.

B. — *Articles de ménage* : Appareils d'éclairage, allumettes, bougies, coutellerie, gobeleterie, éponges, porcelaines et faïences, poterie, quincaillerie, filtres, cordages, parfumerie et savonnerie, peignes et brosses, épingles et aiguilles, boutons, fil à coudre, objets de cuisine, clouterie, vitrerie, etc., etc.

C. — *Habillement* : Tissus de coton, de lin et de laine, habillements confectionnés, bonneterie, cordonnerie, imperméables, chapellerie, cols, cravates, mercerie, parapluies, parasols, etc., etc.

D. — *Equipement et outillage* : Articles de chasse et de voyage; instruments de jardinage, de chirurgie, de précision, de charpentier et de menuisier; objets de pansement,

(1) A la date du 1er mars, les étables de l'établissement de Matéba renfermaient : 12 taureaux, 118 vaches et 58 veaux, soit un total de 188 bêtes.

pharmacie; balances, articles de pêche, de dessin, de bureau et articles pour fumeurs; horlogerie, etc., etc.

E. — *Alimentation* : Bières, vins, liqueurs, beurre, biscuits, farine, denrées coloniales, conserves, chocolat, eaux minérales, fromages, huiles, jambons, etc., etc.

D. — *Divers* : Cartes à jouer, cartes de géographie, livres, semences, produits chimiques, bâches, couleurs, vernis, brosses, etc., etc.

Déjà les fondateurs de la société se sont assurés, pour la gérance à Boma, des services de personnes capables, ayan l'expérience de la vie africaine.

*
* *

Pendant son séjour au Congo, l'administrateur délégué de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie a fait faire, par les ingénieurs de l'expédition d'études du chemin de fer, l'étude et le plan du tramway à établir, ainsi que ceux de l'hôtel, dont l'emplacement a été choisi, de concert avec le gouverneur général, sur le versant du plateau.

La Société des Magasins généraux du Congo prendra rapidement un essor considérable. Par le fonctionnement régulier de l'entreprise, celle-ci peut, en effet, arriver à se substituer petit à petit à l'État pour tout ce qui concerne le ravitaillement des stations tant du bas que du haut Congo. Déjà actuellement l'État envoie annuellement au Congo pour plus d'un demi-million de francs de marchandises diverses. Ce chiffre ne peut faire qu'augmenter.

Il n'est pas douteux qu'aussitôt que l'État pourra se débarrasser du souci et des difficultés des achats en Europe pour les besoins de ses stations au Congo, et se reposer, pour le fonctionnement de cet important service, sur une société sérieuse et compétente, il s'empressera de le faire.

Par la situation qu'elle aura prise d'emblée; par le choix des emplacements; par l'expérience acquise aussi bien au Congo qu'en Europe; par les perfectionnements qu'elle

apportera successivement dans ses articles; par les contrats dès maintenant passés avec l'État, et par ceux qu'elle pourra conclure avec les maisons de commerce et les missions, etc., la Compagnie des Magasins généraux jouira d'une situation privilégiée pour toutes les opérations similaires à son but social.

La Société étant, d'ailleurs, toujours tenue au courant des besoins de l'État, et de la répartition géographique de ses agents, pourra créer des succursales, au fur et à mesure que le nombre des Européens réunis en un même endroit sera suffisant pour supporter les frais d'une nouvelle installation.

Pour ses achats, la Compagnie s'adressera de préférence à ses actionnaires pour autant, bien entendu, que leurs produits, à qualité égale, soient fournis aux mêmes prix que par les maisons concurrentes.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Le bas Congo	4
Dans la région des chutes	5
Le Stanley-Pool	9
Le Congo entre le Pool et Tchoumbiri	11
Le haut Congo de Kwamouth à Bangala	12
Arrivée chez les Bangalas	16
Construction de la carte du Kassaï	20
Description du Kassaï	23
Porteurs et enrôlés nègres	28
Population. — Aptitudes commerciales des nègres	29
Organisation de l'État	37
Climat et émigration	38
Navigabilité du bas Congo	39
Le commerce dans le bas Congo	41
Le commerce de l'ivoire dans le haut Congo	43
L'expédition du chemin de fer	46
Les Magasins généraux du Congo	48
La Compagnie des transports par bœufs entre Matadi et le Pool	49
Conclusions	52

Annexes :

Contrat d'engagement des Bangalas	59
La Compagnie des magasins généraux : Considération générale et projet de convention avec l'État	61

Carte :

Fragment du levé tachéométrique de la direction générale du chemin de fer, à l'échelle de 1 : 2,500.

HOOVER INSTITUTION

To avoid fine, this book should be returned on or before the date last stamped below

DT 644 .T59
Au Congo et au Kasai : AJP4740
Hoover Institution Library
3 6105 081 074 770

DT644
T59